Acción Press

250

euro

9€

MODELISMO

CON EL MODELISMO
ESPECIAL
250
NUMEROS
DESDE 1979

88 páginas

8 480002 164009 00250

www.euromodelismo.com

CHAR B FCM
BA 64B, MODELISMO MINIMALISTA
MATILDA MK4 CS
US CAVALRY, VIETNAM 1.968
F-16 CJ (BLOCK 50)
MESSERCHMITT ME 163B KOMET
ZOUAVE.V. A.

EDITORIAL

La mayoría de las personas que afrontamos un reto por primera vez solemos acudir a los antecedentes, revisamos y estudiamos lo que han hecho otras personas ante la misma situación antes que nosotros. La razón principal es la falta de originalidad que uno soporta y nos hace necesitar modelos en quién fijarnos. Pero por otra parte, también necesitamos ver atrás por el respeto hacia los que lo han hecho anteriormente con gran maestría.

Al menos eso es lo que ocurrió cuando me ofrecieron escribir por primera vez la editorial de Euromodelismo, y nada menos que en el significativo número 250. ¿Qué se puede ofrecer después de las míticas editoriales escritas por el gran Redactor Jefe Guillermo Coll Llopis a finales de los años noventa?¿O las del propio Director Editorial Rodrigo Hernández Cabos?

Para alguien como yo que ha crecido leyendo fascinado aquellos textos surrealistas de Guillermo Coll, quién sabia dar en la diana con un tema candente del mundillo modelístico fruto de su observación participante, que sabía captar los intereses y preocupaciones de los modelistas y que era capaz de mezclar alta cocina y modelismo, ¿qué se puede aportar?

Contrario a lo que me esperaba, rápidamente comenzaron a acudir temas a mi cabeza. A pesar de la crisis, el modelismo sigue ofreciendo buena salud a tenor del espectáculo que hemos podido disfrutar hace unas semanas en Stresa (Italia) con motivo de la celebración del World Expo. Uno de los encuentros modelísticos más impresionantes que recuerdo en el que se pude tomar el pulso a los derroteros actuales del modelismo. Para alguien como yo que ha practicado el modelismo por debajo de sus posibilidades en los últimos años, aquello fue arrollador. También podríamos hablar de la gran industria modelística que se esta desarrollando en España o de la evolución de la "escuela española". Pero había un tema que no dejaba de revoltear por mi cabeza como una de esas polillas que rondan las bombillas en las noches de verano y chocan una y otra vez como si estuvieran intentando traspasar el cristal. Es muy poco original y nada controvertido pero es el único que puede ocupar la editorial en estos momentos. El homenaje y el agradecimiento a los colaboradores.

Cuando propusimos a nuestros colaboradores de gran tradición y fidelidad a Euromodelismo la idea de publicar un número especial con motivo de la 250ª edición, la respuesta fue tal que tuvimos que extender el homenaje a dos números. Pero además de la cantidad, nos sorprendió la gran calidad de los artículos que nos habían reservado. Y por encima de todo, resulta muy emocionante ver juntos a colaboradores y amigos después de tantos años. En este primer especial, nos enorgullece contar con el más antiguo de nuestros colaboradores, Cristóbal Vergara Durán y el más reciente Sergio Fenoy; nos encanta ver dos pilares sin los que esta revista no tendría sentido, Javier Redondo y Joaquín García Gázquez; o dos modelistas que están dando alas, no solo en el sentido modelístico, sino también existencial a Euromodelismo en particular y Acción Press en general, Javier López de Anca y Tomas de la fuente. Y por último, el representante de la categoría de figuras Juan Carlos Ávila Ribadas con quién hemos compartido muchos artículos y concursos. A todos ellos nuestro agradecimiento por su confianza y apoyo.

Por último, hemos querido compartir este homenaje a los seguidores de habla inglesa que demandan cada vez más la versión de Euromodelismo en este idioma. Esperemos que esta edición de celebración sea del agrado de los lectores y nos sigamos leyendo.

RODRIGO HERNÁNDEZ CHACÓN

REVISTA MENSUAL

Director Editorial
Rodrigo Hernández Cabos

Equipo Técnico
José David Hernández Chacón, Rodrigo Hernández Chacón, Javier López de Anca y Marta Ramírez Gómez

Han colaborado en este número:
Javier Redondo, Joaquín García Gázquez, Cristóbal Vergara Durán, Sergio Fenoy Cruz, Javier López de Anca, Tomás de la Fuente, Juan C. Avilas Ribadas.

Fotografías
Rodrigo Hernández Chacón,
Rodrigo Hernández Cabos
Raúl Fernández Ruiz
Fernando Cañellas Planchuelo

Diseño y Maquetación
Kommad Publicidad s.l.
Acción Press, S.A.

Imprime
Imprimia Artes Gráficas

Fotomecánica
ACCIÓN PRESS, S.A.
J. David Hernández Chacón

Redacción, Equipo Técnico, Administración y Publicidad
ACCION PRESS, S.A.
c/Ezequiel Solana, 16 - 28017 Madrid
Telf.: 914 086 135 y 913 675 708 - Fax: 914 085 841
accionpress@euromodelismo.com
euromodelismo@euromodelismo.com

Suscripciones
Alejandro Hernández Chacón
Tel.: 913 675 708
suscripciones@euromodelismo.com

Edita: ACCION PRESS, S.A.

Distribución: LOGISTA PUBLICACIONES S.L.

Depósito Legal: M-19724-1992

pocketmags.com
www.euromodelismo.com

www.facebook.com/PanzerAces.Magazine?ref=hl

Este mes la portada de un número tan especial la ilustra el magnífico diorama de Sergio Fenoy, ambientado en Vietnam.

CHAR B FCM, Escala 1/35
6 MENG, en su catálogo nos ofrece este modelo raro y curioso que tiene poca relevancia por su escasa participación en la II Guerra Mundial, no obstante, para los modelistas de carros es muy interesante dado su volumen y peculiar estética. Así lo ha visto Javier Redondo, quién ha encontrado con mucha visión plástica un camuflaje ideal para obtener un resultado excepcional. Una muestra de su innegable maestría.

BA 64B, MODELISMO MINIMALISTA, Escala 1/48
18 Joaquín García Gázquez nos tiene acostumbrados a gloriosos modelos, siempre acompañados de figuras, terrenos o escenarios. En este caso ha optado por la originalidad y el divertimento ejerciendo un modelismo donde no se desperdicia nada, incluso hasta la caja forma parte de la obra. Un auténtico homenaje a uno de los pilares de esta afición; el juego.

MATILDA MK4 CS, Escala 1/35
28 En las primeras etapas de la Operación Barbarrosa, incluso hasta el año 1943 en la Batalla de Kurks, se pudieron ver estos modelos británicos que tan buenos rendimientos dieron en el continente europeo y África. Aunque se adaptaron mal al terreno ruso, casi un millar de estos vehículos prestaron sus servicios en el conflicto germano-soviético. Cristóbal Vergara como especialista en el tema realiza una excelente versión con todas sus peculiaridades.

US CAVALRY, VIETNAM 1.968, Escala 1/72
40 Sergio Fenoy es uno de nuestros colaboradores de incorporación reciente, pero que está destacando de forma creciente. Se ha convertido ya en un gran especialista sobre la representación del agua en movimiento. Pocas veces habrás visto aguas tan naturalmente resueltas, sobre todo en la escala 1/72. Una muestra del dominio que tiene es esta escena de Viet-Nam donde además se permitió el lujo de representarla bajo los movimientos y formas que provocan sobre el agua las palas de las hélices de los helicópteros.

F-16 CJ (BLOCK 50) FUEGO SOBRE LOS BALCANES, Escala 1/32
50 Aunque últimamente Javier López de Anca se mueve con los modelos de la Segunda Guerra Mundial, en este caso se trabaja un avión más actual "uno de los suyos" y se nota dado los espectaculares resultados obtenidos. Un F-16 cargado de misiles, depósitos y demás complementos para los modelistas más templados.

MESSERCHMITT ME 163B KOMET, Escala 1/32
66 La maqueta de MENG es excelente, pero curiosamente tiene algunos defectos que la sagacidad de Tomás de la Fuente ha detectado y corregido. El artículo expone el proceso de un excelente acabado con una pintura soberbia que hace que este pequeño aparato luzca con todo su esplendor y belleza.

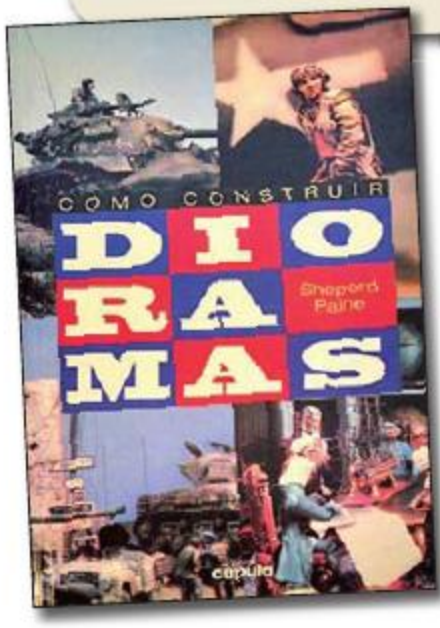
ZOUAVE.V. A., Escala 54mm
84 Todos los modelistas conocemos las masillas de modelado tradicionales Milliput, A+B. Magic Sculp, Duro, etc, casi todas formadas por dos componentes. Juan Carlos Ávila Ribadas, inquieto por naturaleza, investiga con nuevos materiales. En este caso pone a prueba la masilla Fimo y a juzgar por los resultados no le ha ido nada mal, claro que la cuestión no son los productos sino las manos que los trabajan.

Queda prohibida la reproducción total o parcial de fotografías, textos y dibujos mediante impresión, fotocopia o cualquier otro sistema sin permiso por escrito de la editorial.
EURO MODELISMO no se hace necesariamente solidaria de las opiniones expresadas por sus colaboradores.

BREVE HISTORIA DE EUROMODELISMO

por Rodrigo Hernández Chacón

A lo largo de la historia del modelismo nos hemos encontrado referentes que han hecho evolucionar este hobby a través de su obra y con ello, han creado afición, nos han invitado a entrar en este apasionante hobby. Durante muchos años, esta difusión ha sido posible gracias a las publicaciones en forma de libros y revistas. Hoy en día internet está modificando los hábitos ayudando a esta función a través de foros, páginas web, tutoriales o revistas digitales.

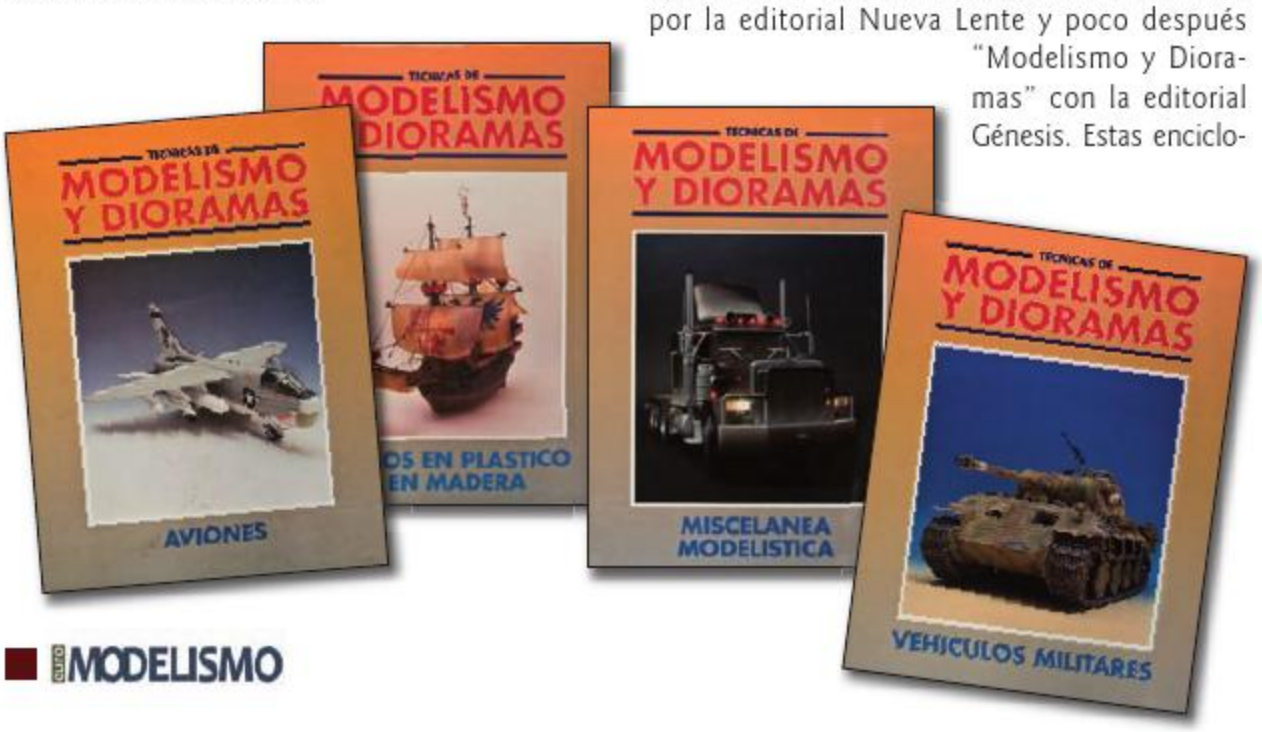


Sheperd Paine podría ser uno de los pioneros en estos términos, alguien que ha guiado nuestros pasos en los años 70 y 80. Sus innovadores dioramas se han quedado fijados en la memoria colectiva como imágenes indelebles, difíciles de borrar por su gran calidad y porque fueron las primeras. Pero cabe destacar que sus excelentes obras vinieron acompañadas de grandes capacidades didácticas recogidas en sus libros como el famoso "Como construir dioramas". Sus lecciones sobre modelismo son responsables de la formación de una gran cantera que hemos crecido con sus enseñanzas.

Con una visión más comercial pero también influyente desde el punto de vista modelístico y gran promotor del hobby durante muchos años ha sido Verlinden. Si bien hoy tiene menos repercusión que en el pasado, ha sido un importante referente en el modelismo mundial especialmente en los años 80 y 90. De nuevo ha tenido en sus libros y publicaciones el medio apropiado para enseñar sobre modelismo.

En estas mismas décadas se gestaba la obra modelística de uno de los referentes en nuestro país, concretamente en el año 1979, cuando Rodrigo Hernández Cabos publicaba en la revista de modelismo de radio control RC Model un artículo de modelismo estático titulado "360º entorno a una Pantera". Poco después le seguía el histórico diorama titulado "Trampa en el hielo" en el que un Panzer IV se hundía en el hielo entres grandes placas que se rompían bajo sus cadenas ante la mirada de un T-34. Estos artículos dieron paso al nacimiento de la revista Modelismo & Historia en el año 1981bajo la editorial Hobby Press. Consiguió llegar hasta el número 47 aunque Hobby Press dejó su publicación con el número 9, continuando con la revista MH Ediciones creada por Rodrigo Hernández, en unos años difíciles para mantener una revista de este tipo en España. Y también llegó la primera enciclopedia de modelismo realizada en España titulada Modelismo y Maquetas encargada por la misma editorial Hooby Press. Tras una pausa de unos años en la que el editor y modelista Rodrigo Hernández Cabos se adentró en otro sector como es el de las revistas de coches al crear la revista Autoaventura 4X4, llegaron de nuevo los encargos de grandes editoriales para realizar enciclopedias de modelismo vendidas por fascículos en los quioscos. En primer lugar, "Gran enciclopedia del Modelismo por la editorial Nueva Lente y poco después "Modelismo y Dioramas" con la editorial Génesis. Estas enciclopedias dieron pie a una de las innovaciones del modelismo didáctico, el hoy imprescindible "paso a paso" que por aquel entonces solo se había visto en el libro de David Day y Albert Jackson titulado Manual del Modelismo. Pero a diferencia de estos autores, que mostraban el paso a paso mediante dibujos, las enciclopedias dirigidas por Rodrigo lo desarrollaban mediante fotografías. Rápidamente, el paso a paso se hizo nuestra seña de identidad y muy pronto seguida por el resto de publicaciones a nivel mundial.

En pleno desarrollo de esta última enciclopedia llegamos al nacimiento de Euromodelismo, que comenzó a dar sus primeros pasos bajo en nombre de Todomodelismo en el año 1992. Desde entonces, esta revista nos ha acompañado mes a mes como el mejor medio de aprendizaje sobre las técnicas, herramientas y procedimientos de modelismo. El espacio más apropiado para transmitir conocimientos pero también para compartir ideas, proyectos y sobre todo, seguramente lo más importante, para crear afición. Euromodelismo se ha caracterizado desde un principio por el fomento al modelismo y su línea editorial no ha dejado de publicar ideas novedosas. De esta manera ha podido dar voz a modelistas que han contribuido significativamente a crear afición. Porque son los propios modelistas los que hacen crecer el modelismo y los que han hecho posible la existencia de esta revista. Desde Euromodelismo hemos sido partícipes de revoluciones modelísticas como la protagonizada en el terreno de las figuras a finales de los años noventa cuando Carlos Andrea, Fernando Beneito o Raúl García Latorre dieron un vuelco a esta categoría impulsando



su auge no sólo en España sino en el resto del mundo. Tal fue el boom de la miniatura que pudimos ver una escisión de Euromodelismo llamada Eurofiguras dirigida por el gran pintor de miniaturas Luís Gómez Platón y otra llamada Eurouniformes que nació como otro apéndice y se convirtió en un gran referente de la uniformología dirigida por el gran profesional y experto en historia material, Ricardo Recio Cardona. Poco después o de forma casi paralela, estas páginas dieron eco a Miguel Giménez con su visión innovadora sobre la pintura hiperrealista de carros de combate a través del concepto de "Weathering". Todo un fenómeno de alcance mundial que no sólo vimos nacer sino que alimentamos cuando aun germinaba con ideas poco aceptadas entre el público general al principio. Su investigación no sólo se limita a los conceptos pictóricos sino a la constante investigación de nuevas técnicas y materiales que hacen el modelismo más fácil a los aficionados y espectacular en los resultados. En esta línea de modelistas que crean afición, podemos incluir más recientemente a José Luis López Pérez con su novedosa técnica del blanco y negro en la pintura de vehículos militares que también vio nacer esta revista. O en el terreno de la aviación a Aurelio Gimeno, Eduardo Soler, Diego López, Alfonso Martínez Berlana, Chema, entre muchos otros y de forma más reciente, a Javier López de Anca, Ricardo Abad Medina y Juan Manuel Villegas por su visión realista de la aviación. Autores a los que seguir la pista porque aun tienen mucho que decir.

Sin duda alguna, existen muchos más autores en esta línea pero a mí no deja de sorprenderme como algunos excéntricos siguen reinventando el modelismo como lo hace Diego Quijano. Mira que parece difícil dar una vuelta más a este hobby de reglas tan definidas pero hay modelistas como Diego que insisten en buscar nuevos campos, en jugar en la frontera entre el buen gusto y el mal gusto, siempre tendiendo al límite y experimentando el exceso. En definitiva una visión novedosa que también tiene mucho por decir y esperamos que lo pueda hacer pronto en estas páginas.

Euromodelismo ha pasado por buenos momentos y otros no tan buenos. Una revista como esta que hasta ahora se ha publicado únicamente en español, lógicamente tiene una historia muy ligada a la situación del país en el que se distribuye. Desafortunadamente la actualidad está siendo muy dura para millones de hogares españoles y eso se ha visto reflejado en las ventas de la revista en los últimos años. Lo primero que hacemos las familias necesitadas es recortar los gastos en ocio como es lógico. A esto hay que añadir la influencia de los nuevos medios de comunicación que nos brinda Internet; los blogs, foros, páginas web o video-tutoriales han modificado la forma de consumo del modelismo desde el punto de vista de enseñanza y aprendizaje. Nuevas herramientas muy valiosas para el presente y futuro del modelismo que han desplazado la exclusividad de las revistas impresas. A estas nuevas tendencias Euromodelismo está dando respuesta al crear su versión en revista digital en el presente año. Por otra parte nos encontramos los aspectos negativos de internet; el pirateo y su distribución por la red de forma gratuita. Un fenómeno que sin duda hace mucho daño a Euromodelismo.

Pero la mayor parte de su historia se ha caracterizado por los buenos momentos, especialmente aquellos en los que la revista convivió con la realización de la enciclopedia Modelismo Aplicado a finales de los años 90 y primeros años del siglo XXI bajo la editorial Acción Press. El taller de la editorial dirigida por Rodrigo Hernández Cabos reunió a lo largo de una década un equipo formado por los mejores modelistas nacionales del momento. Por primera vez en el mundo, una editorial de modelismo albergaba una plantilla de modelistas especialistas en las diferentes categorías trabajando juntos bajo un mismo techo y confeccionando contenidos didácticos de alto nivel. Como redactor jefe se encontraba Guillermo Coll; en la sección de aviación, Juan Manuel Villalba,;el encargado de los vehículos militares, Carlos de Diego Vaquerizo; el especialista de figuras, Luís Gómez Platón y como ilustrador, y modelista universal, Julio Cesar Cabos. Un plantel de lujo que difícilmente se volverá a repetir. Todos los que hemos tenido la oportunidad de visitar ese crisol del modelismo de vanguardia hemos podido disfrutar de este hobby en su esencia, ya solo con poner un pie en el estudio uno empezaba a aprender y salía con unas ganas incontrolables de ponerse a hacer maquetas. Por esa plantilla pasaron temporalmente otros grandes nombres como Raúl García Latorre, David Romero, José Caballero Delso o incluso el modelista sueco Mike Blank que estuvo algunas semanas, también quién firma este texto.

Me gustaría terminar esta breve historia de Euromodelismo agradeciendo a todos los modelistas que han aportado sus artículos porque sois muchos y no he podido mencionarlos a todos. Y especialmente a todos los lectores. Gracias a los fieles aficionados que habéis adquirido la revista durante tanto tiempo, Euromodelismo sigue publicándose. A todos aquellos que habéis rebuscado entre los escaparates de los quioscos, acudido a las tiendas especializadas o quienes habéis confiado en nuestro trabajo por adelantado al suscribirse a la revista. A todos aquellos que cada mes habéis abierto el nuevo ejemplar con la expectación y el entusiasmo del primer día y habéis aguantado pacientemente los retrasos de algunas épocas. Y por último, concluir con la esperanza de que Euromodelismo siga publicándose por mucho tiempo sea en el formato que sea, adaptado a los nuevos medios o de forma dual como lo hace actualmente, que siga de la manera que sea ofreciendo el mejor modelismo del momento.

Muchas gracias a todos.

CHAR FC

MENG MODEL 1/35

Diseñado como blindado de ruptura, el Char FCM 2C estaba destinado a tomar parte destacada en la prevista gran ofensiva de primavera de 1919, pero el armisticio de noviembre de 1918 le privó de tal honor poniendo fin a la guerra sin que se hubiera construido ni un solo Char 2C. Por todo ello el pedido inicial de 700 unidades se redujo a 300 para finalmente ser cancelado. Aún así se llegó al acuerdo de construir diez unidades, que son terminadas y entregadas por el fabricante galo Forge Chantier Mediterranee, desde 1919 hasta 1921.

CM 2C

Javier Redondo

Desde que descubrí por casualidad, en un kiosco de prensa, un ejemplar de Modelismo & Historia mi devenir modelístico siempre fue ligado a ella, y posteriormente a Todo Modelismo/EuroModelismo. Con su tutela nos iniciamos en los trucos y técnicas en vigor por aquellos entonces, en este asunto de juntar y pegar piezas de plástico que nos ocupa. De su mano llegaron los fotograbados, las cadenas a eslabones, las figuras de tripulaciones de Verlinden para ambientar nuestros modelos. Todo un mundo nuevo y una ventana al mundo, cuando los viajes por el ciberespacio eran desconocidos o al alcance de unos pocos.

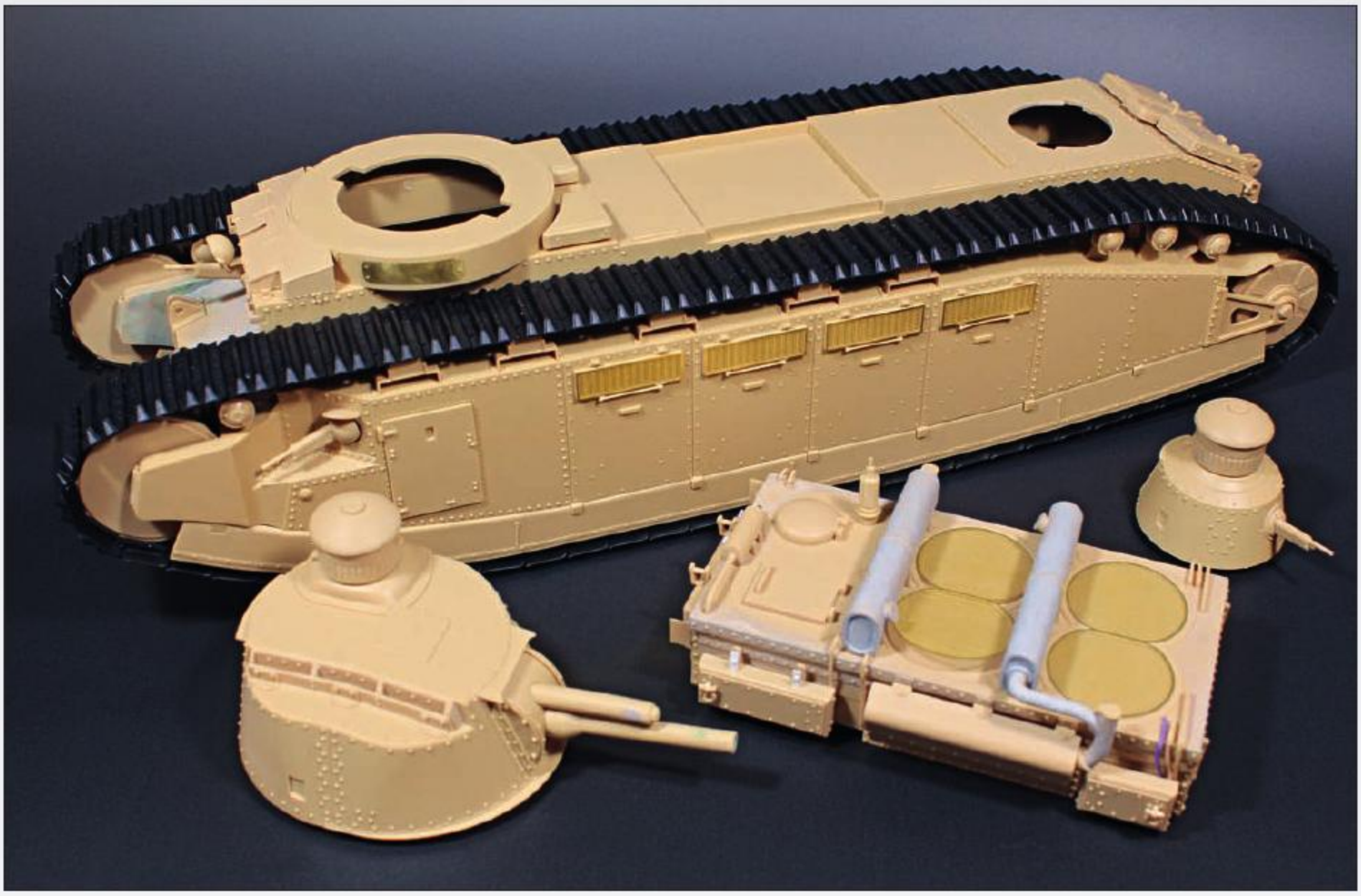
Un día, allá por los años 90 del siglo pasado, me decidí a probar suerte y envié a la redacción un articulo con uno de mis últimos trabajos a ver si caía la breva y me lo publicaban. Se trataba de un diorama. Mes a mes esperaba cada numero de la revista con impaciencia hasta que en el numero 76 me la publicaron. No miento si digo que fue el momento mas feliz que he tenido nunca en este hobby. La de veces que leí y volví a leer el articulo. La de amigos a los que se lo mostré con orgullo. Era un no tocar el suelo con los pies el compartir espacio donde publicaban modelistas a los que les tenia una admiración y respeto casi religioso. Era, en castizo... la leche!.

Como en muchas otras cosas, la primera vez nunca se olvida

El concepto de blindado pesado creo acalorados debates con los partidarios del carro ligero que se mantuvieron durante los años posteriores. De hecho, la apuesta por el denominado "acorazado de tierra" tuvo sus partidarios hasta finales de los años treinta en muchos ejércitos, que diseñaron proyectos de desigual fortuna.

Poderosamente blindado, con planchas de 45 mm de grosor en el frontal y de 22 mm en los laterales, el 2C fue el primer blindado pesado operativo del mundo, con un peso de casi 70 toneladas, dotado de dos motores Maybach de 250 cv cada uno con transmisión eléctrica, para proporcionarle movilidad y una velocidad máxima de 15 Km/h con un radio de acción de 150 Kms.

Una torreta armada con un cañón APX de 1897 de 75 mm. alojaba a tres tripulantes. Otra torreta posterior más pequeña armaba una ametralladora de 7´92 mm. Tres ametralladoras más estaban instaladas directamente sobre el casco, una en la parte frontal y las restantes en ambos laterales, todas en compartimentos separados, lo que le proporcionaba a este blindado una respetable potencia de fuego. Sus medidas eran desorbitadas; 12 metros de largo con el patín trasero montado (valga como ejemplo que el paquidérmico Maus alemán no llegaba a los 10 metros), una anchura de 2´95 metros y una altura de 4 metros. Su tripulación constaba de 12 hombres; conductor, comandante, artillero, cargador, cuatro ametralladores, mecánico, electricista, un asistente y un operador de radio.

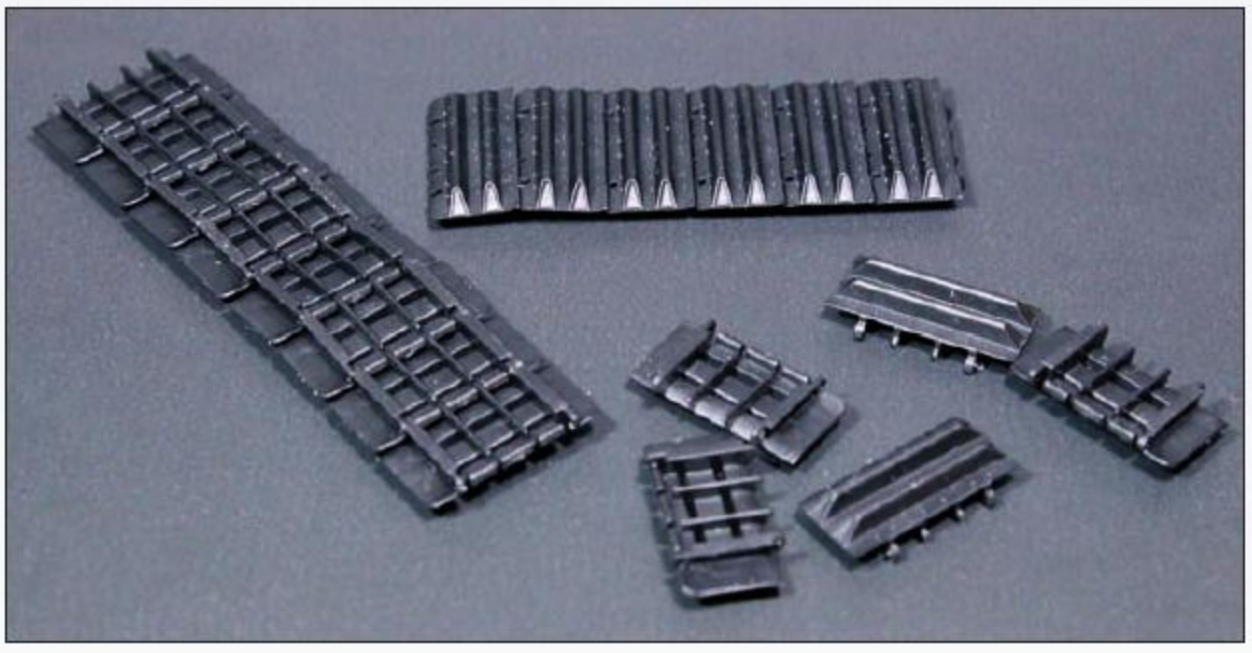


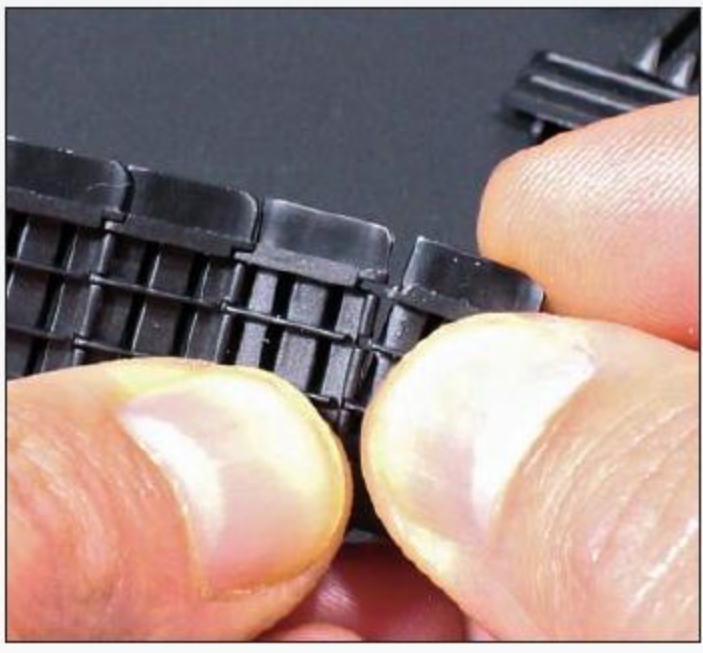
LA MAQUETA

El fabricante chino Meng está apostando fuertemente por la calidad y la originalidad de sus modelos y el Char 2C es una buena prueba de ello. Después de sorprendernos gratamente con su Renault FT-17 ha continuado ampliando su catálogo con esta referencia.

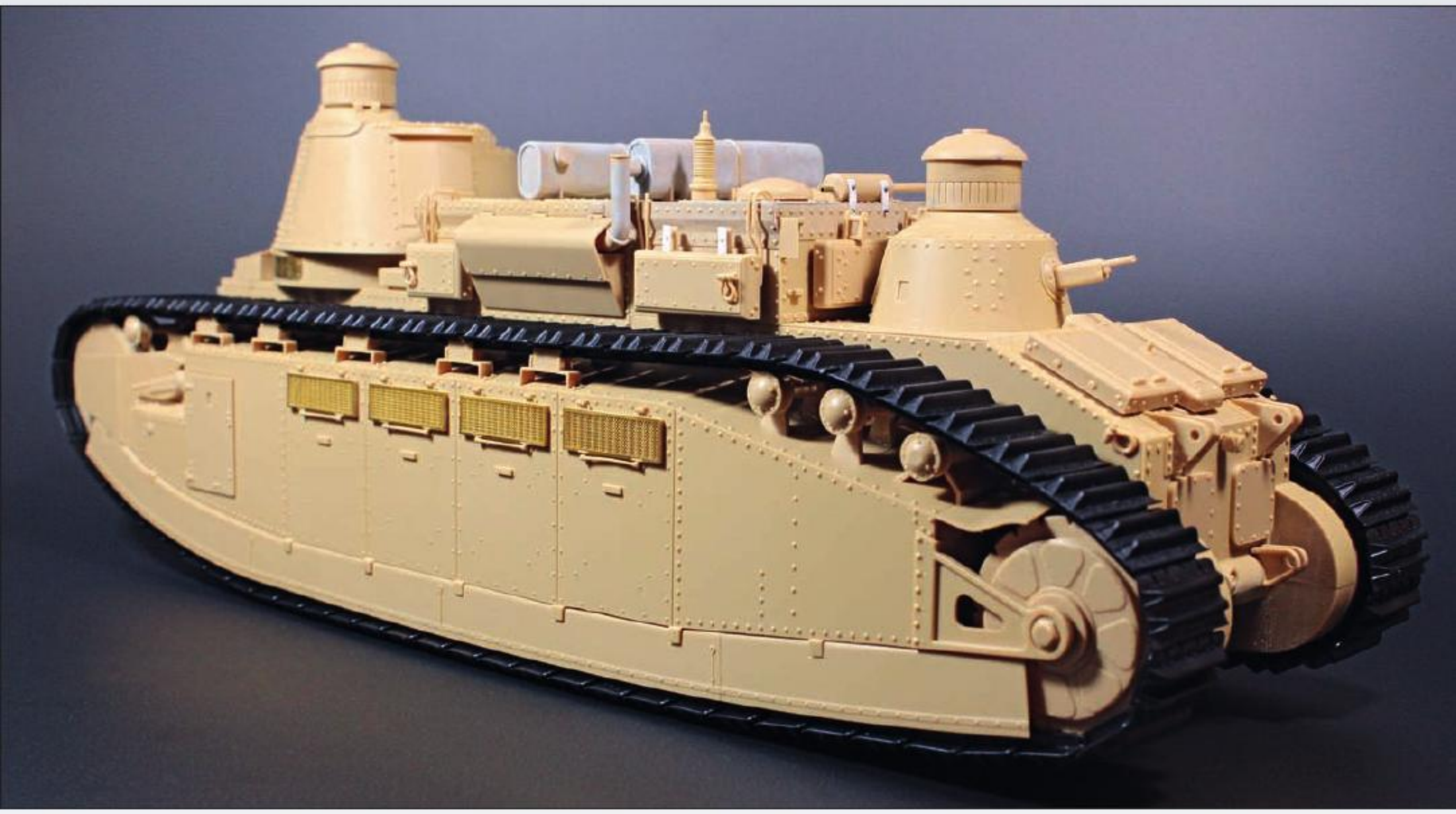
La maqueta contiene 387 piezas de plástico con un excelente nivel de detalle, 150 eslabones individuales para las cadenas, una pieza transparente para el faro y una hoja de fotograbado para las rejillas del compartimento del motor.

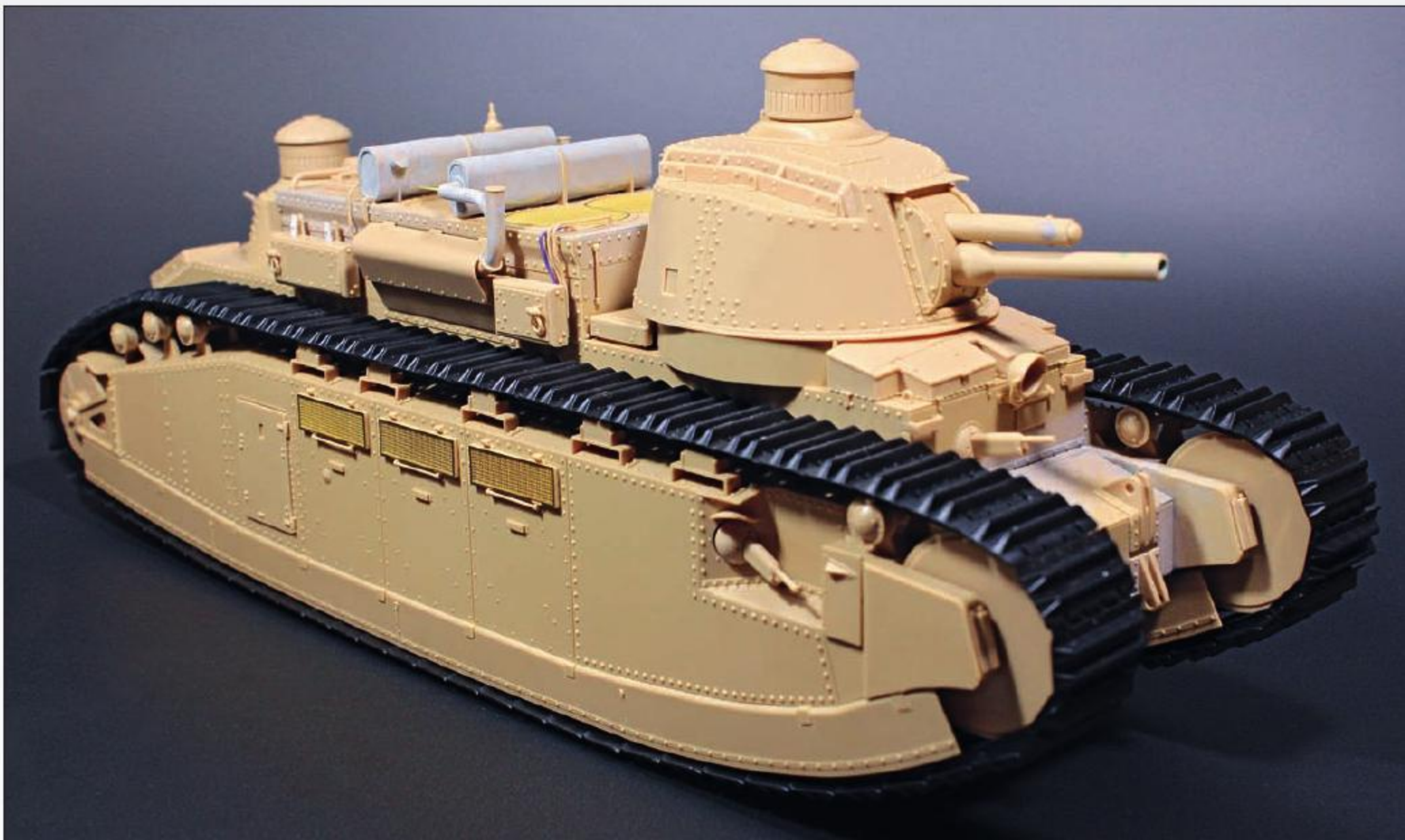
A destacar la inteligente disposición de las piezas, que permite disfrutar del montaje sin





abusar de excesivos e inútiles ensamblados que dificulten el trabajo. Las instrucciones son claras y concisas. Las cadenas envolventes muestran un alto nivel de detalle sin rastro de las molestas huellas circulares de molde, ofreciendo los eslabones individuales separados y limpiados, teniendo únicamente que unirlos por presión sin necesidad de pegamento, quedando totalmente articulados, con un resultado final sumamente realista. La única carencia encontrada al kit se encuentra en el tren de rodaje si optamos por la opción de no incluirle los faldones que cubren éste, pues no reproduce las ballestas que proporcionaban la amortiguación. La maqueta está montada "de caja" sin ningún tipo de complemento auxiliar, porque en el momento de montarla no se ofertaba todavía ninguna referencia en el mercado y porque tampoco es imprescindible. No hay ninguna mejora por tanto reseñable de ser citada. Tal cual, nos queda una muy buena reproducción de este mastodonte blindado.



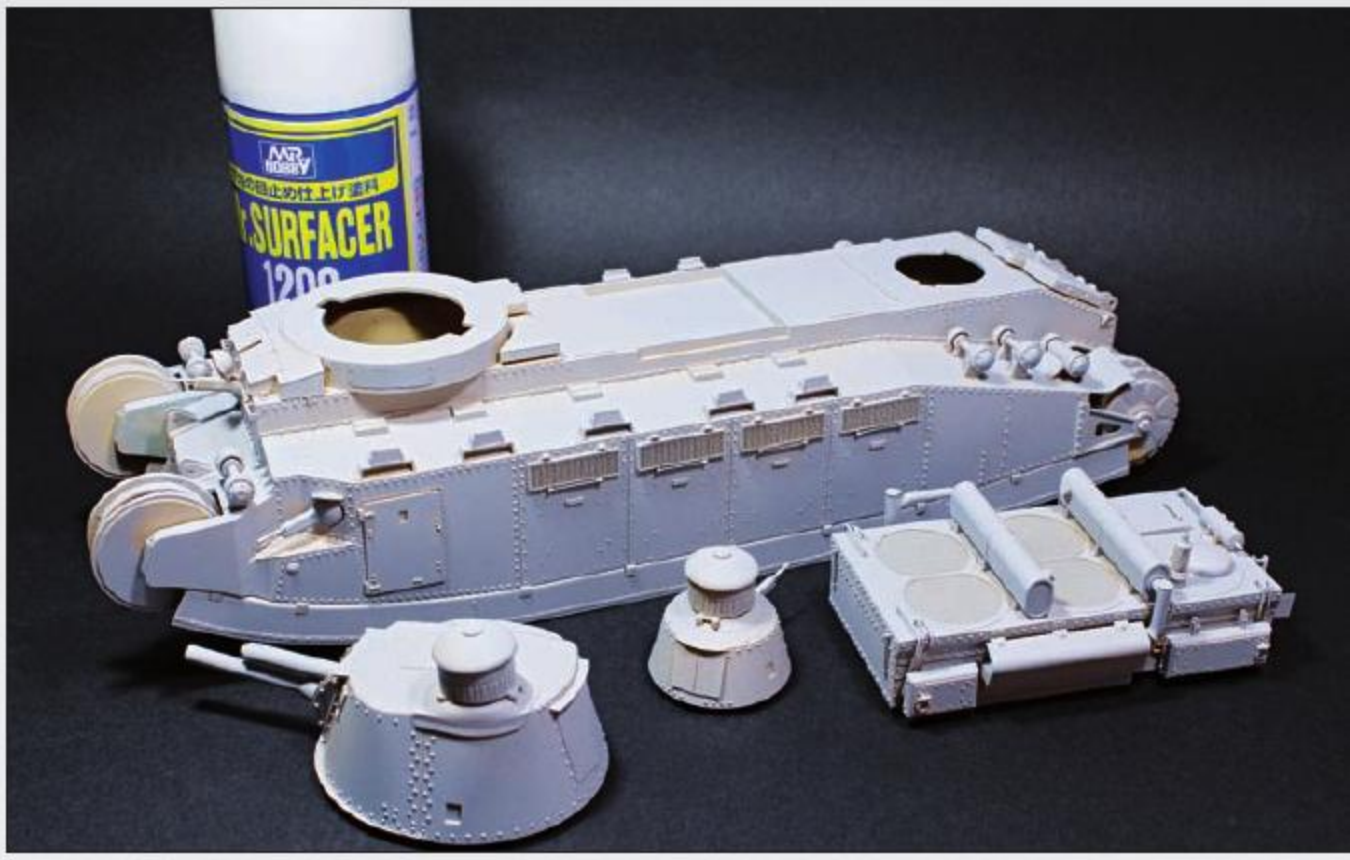


PINTURA

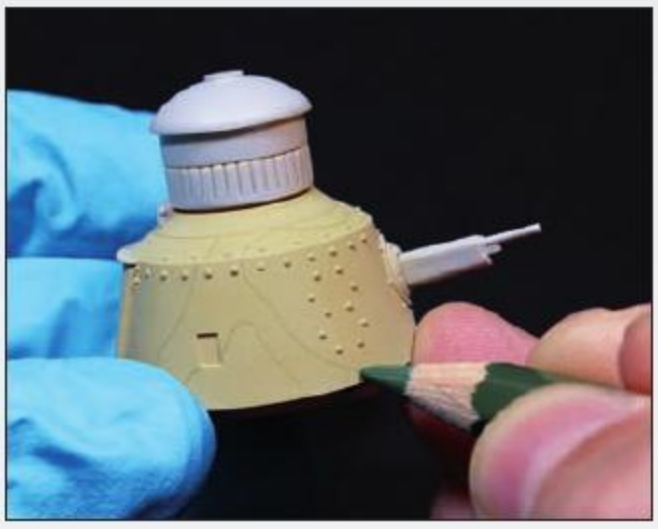
A la hora de decidirnos por individualizar nuestro 2C, y descartando las tres opciones propuestas por el fabricante, el Alsace (nº 93) con un elegante y vistoso camuflaje de dos tonos, el Poitou (nº 90) en Vert Olive y el Normandie (nº 97) en el mismo color, he elegido quizás el más emblemático de todos ellos, por su historia y por su original camuflaje; el Champagne (nº 99).

Por el tamaño de la maqueta es conveniente dividir el trabajo por partes, por ello trabajo el casco, compartimento del motor y las dos torretas por separado, pero siguiendo procesos similares en todos ellos.

Después de proceder a lavar la maqueta con agua tibia jabonosa para eliminar los rastros de suciedad producto de la manipulación en el montaje, se procede a imprimar con espray Mr. Surfacer 1200.

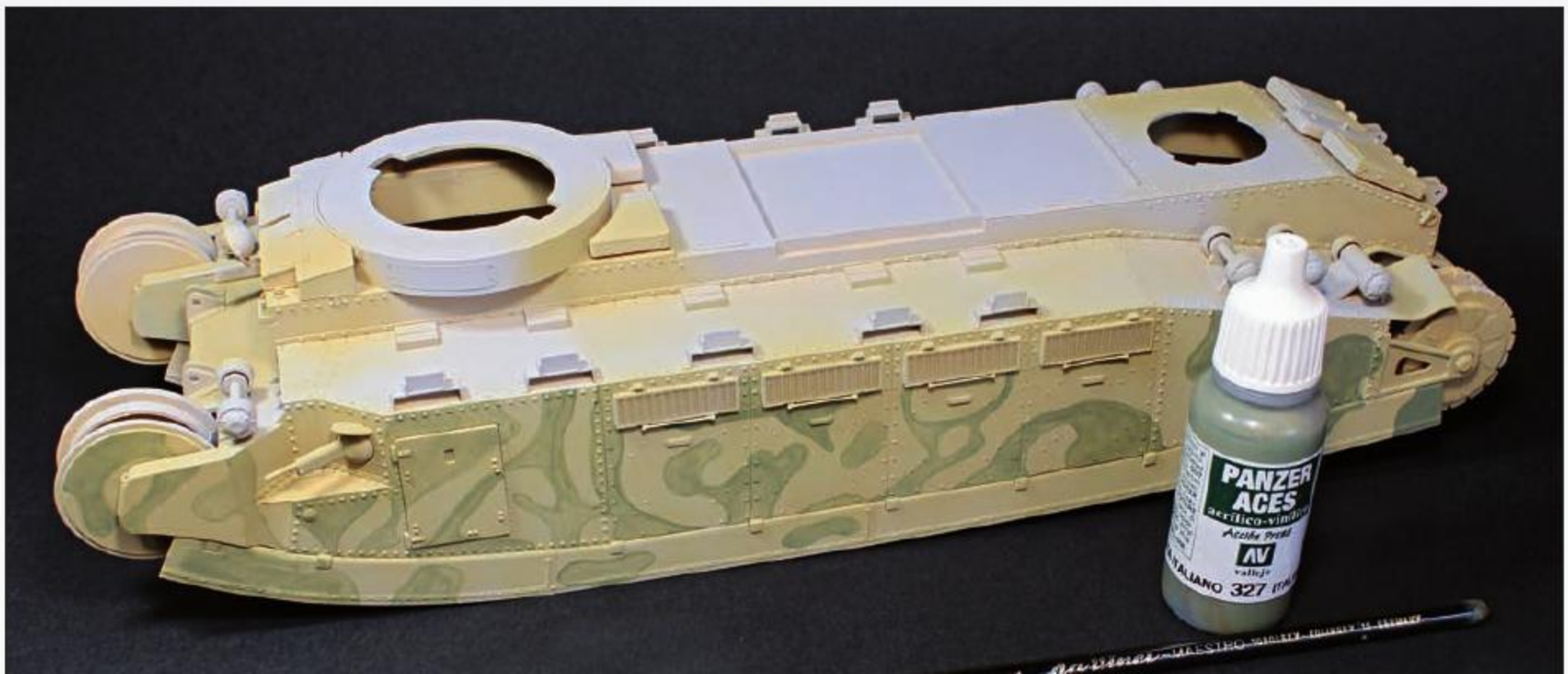


Comenzamos con el color más claro para trabajar con más comodidad. Para reproducir el color amarillo arena francés utilizo una mezcla de colores acrílicos de Tamiya compuesto por el XF-59 Desert Yellow, XF-60 Dark Yellow y XF-2 Flat White, aplicado a aerógrafo en finas pasadas hasta cubrir homogéneamente.



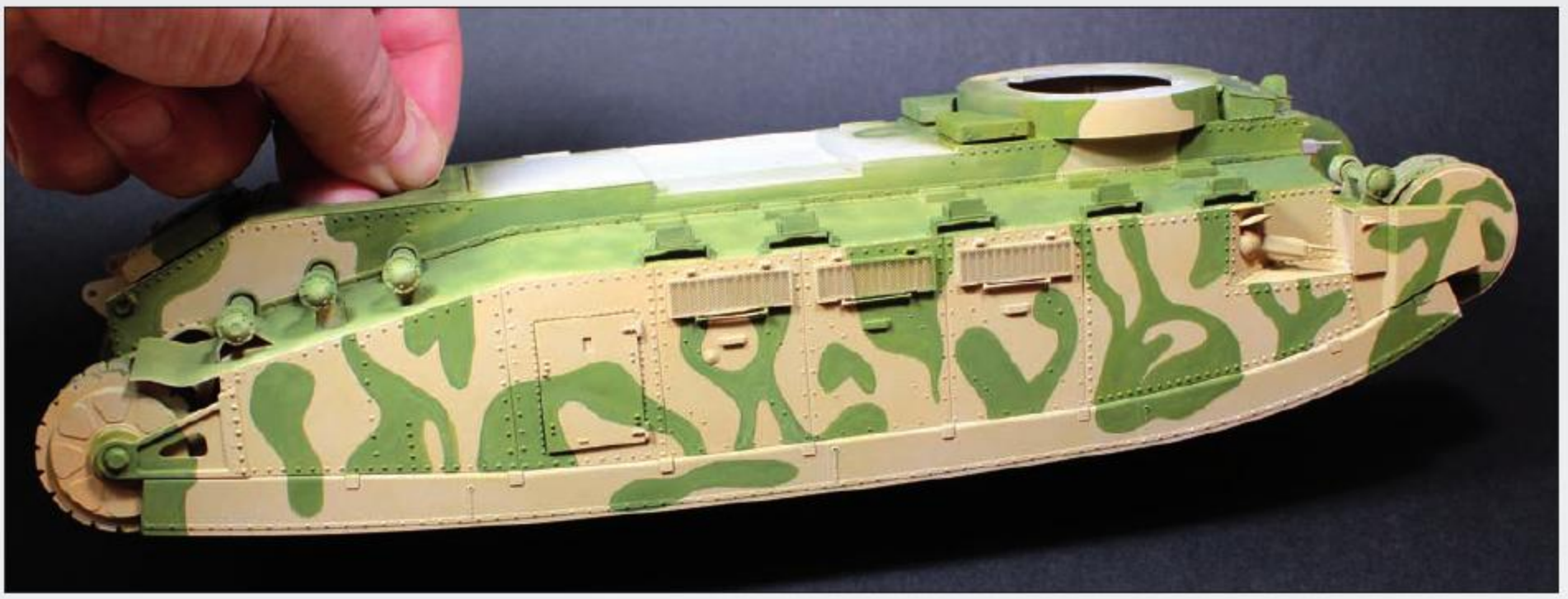
Con un lápiz acuarelable verde vamos dibujando el esquema de camuflaje teniendo como referencia el patrón previamente diseñado sobre un plano del blindado.

Rellenamos todos los contornos con acrílico Panzer Aces 327 diluido con agua. Con ello vamos viendo como los espacios que ocupa cada color quedan definidos y verificamos que responden al patrón establecido.



Con esmalte de Humbrol Interior Green 151 diluido en Thinner de la misma marca vamos cubriendo definitivamente a pincel las superficies en verde, aplicado en sucesivas pasadas, dejando secar entre ellas, hasta que cubra por completo.

El resultado final aplicando en finas capas y al tratarse de un camuflaje de borde duro es convincente y nos ahorramos la tediosa labor de confeccionar plantillas para efectuarlo mediante el aerógrafo.



Llegado este momento trabajamos la parte superior de las cadenas envolventes y los rodillos de retorno con la misma mezcla que hemos utilizado para las cadenas para simular la tierra acumulada. Diluyendo esta mezcla con agua podemos trazar los primeros chorretones de lodo que caen sobre las planchas laterales del blindado. Con barniz brillante previamente tintado simulamos los efectos de humedades en dicha zona.

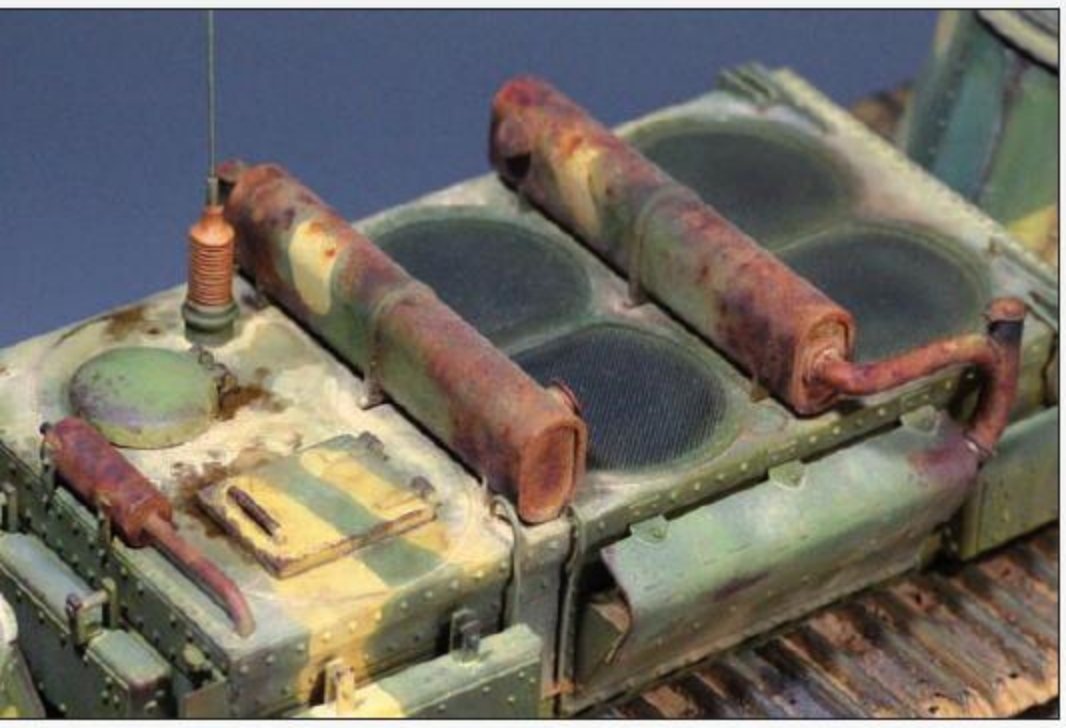
Con una variada paleta de colores al oleo comenzamos a aplicar desgastes mediante la conocida técnica de los fundidos de color, insistiendo en este proceso en las partes verticales del casco.

Los efectos de oxido y quemado de los escapes se reproducen punteando con un pincel colores al oleo, trabajando también por zonas con pigmentos.

Los distintos efectos de agua escurrida y humedades se reproducen a pincel con Fuel Stains de AK Interactive.

El lodo y la suciedad que se desprende por los laterales se simula aplicando oleo sombra natural mezclado con barniz satinado. Para la grasa del tren de rodaje aplicamos oleo asfalto aplicado en distintas intensidades.

Las rótulas de las ametralladoras se pintan en metalizado con un lápiz de grafito puliendo posteriormente con un difuminador. Aplicamos Worn Effects de AK y pintamos en verde, para después ir eliminando color con un pincel y agua tibia, dejando solo color en la zona que rodea la ametralladora.



El compartimento del motor ya terminado y colocado en su posición definitiva.

Con Model Wash Dark Brown de Vallejo diluido en agua efectuamos finos chorretes de suciedad en los laterales del blindado procurando que queden finos y difuminados.

LAS CADENAS

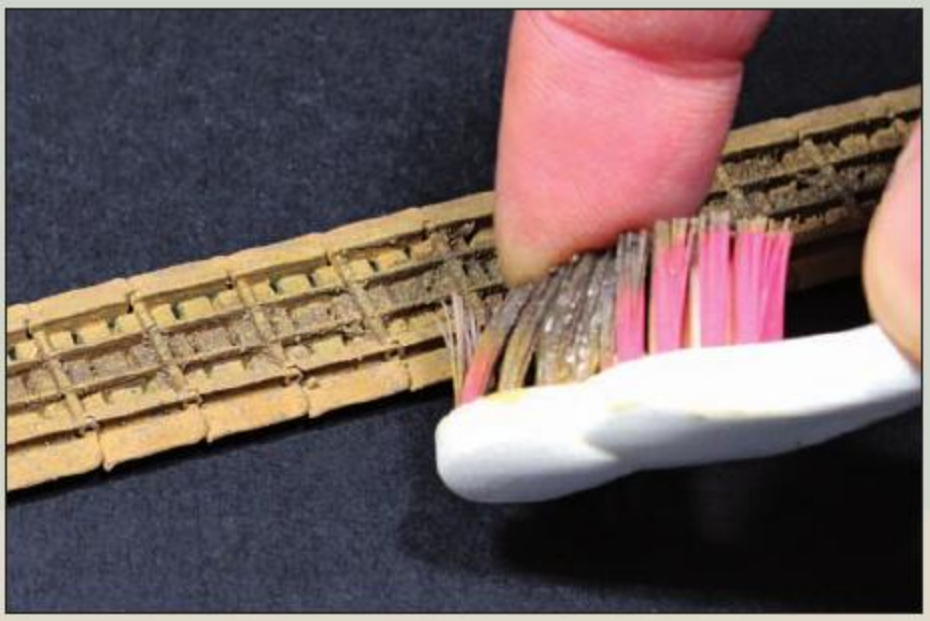
Aplicamos a las cadenas un primer color base con acrílico Europe Gelg de la marca Agama. Empleamos este color por la capacidad de cubrición que posee y por su resistencia cuando ha secado.

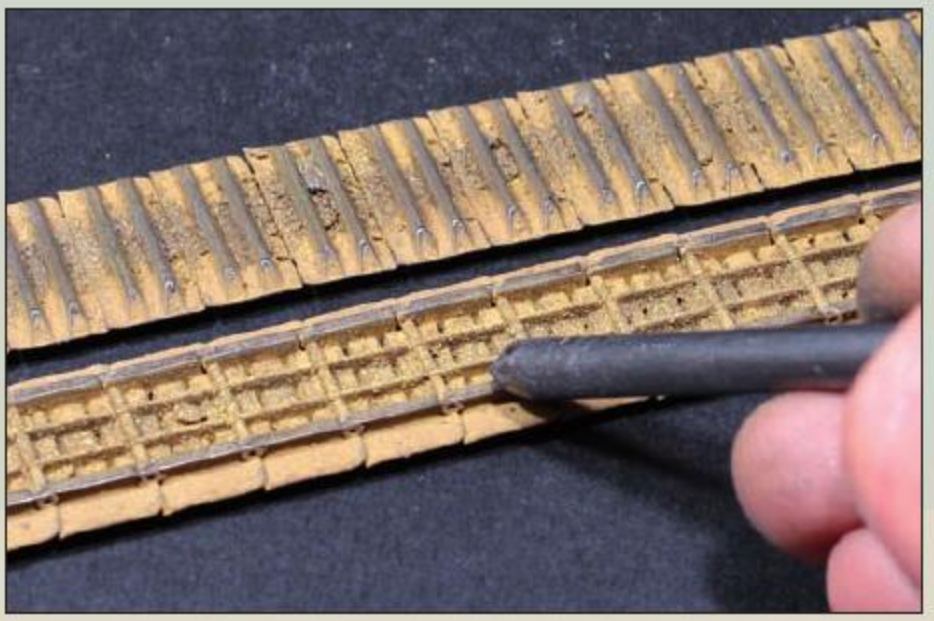
La vamos aplicando sobre las cadenas con ayuda de un pincel viejo.

Con acrílicos Vallejo Negro 950, verde ocre 914, chocolate 872, pigmento de Bellas Artes, escayola, arena fina y agua mezclados elaboramos una pasta espesa y maleable.

Con pigmento de Bellas Artes siena tostada, escayola, acrílico Vallejo Negro 950, Chocolate 872, Barniz Brillo y agua procedemos de nuevo a elaborar una pasta más oscura que aplicamos en las partes centrales de las cadenas.

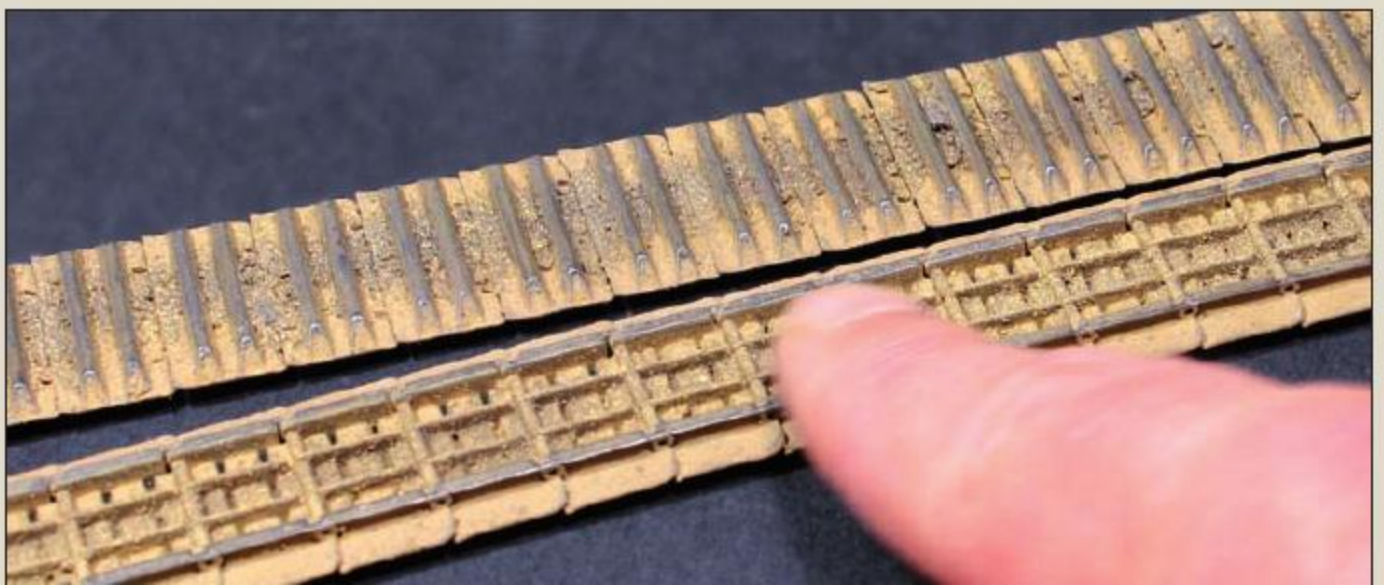
Con un lápiz de grafito pintamos las superficies susceptibles de roce





Diluyendo un poco más esta misma mezcla, la vamos salpicando aleatoriamente sobre la superficie.

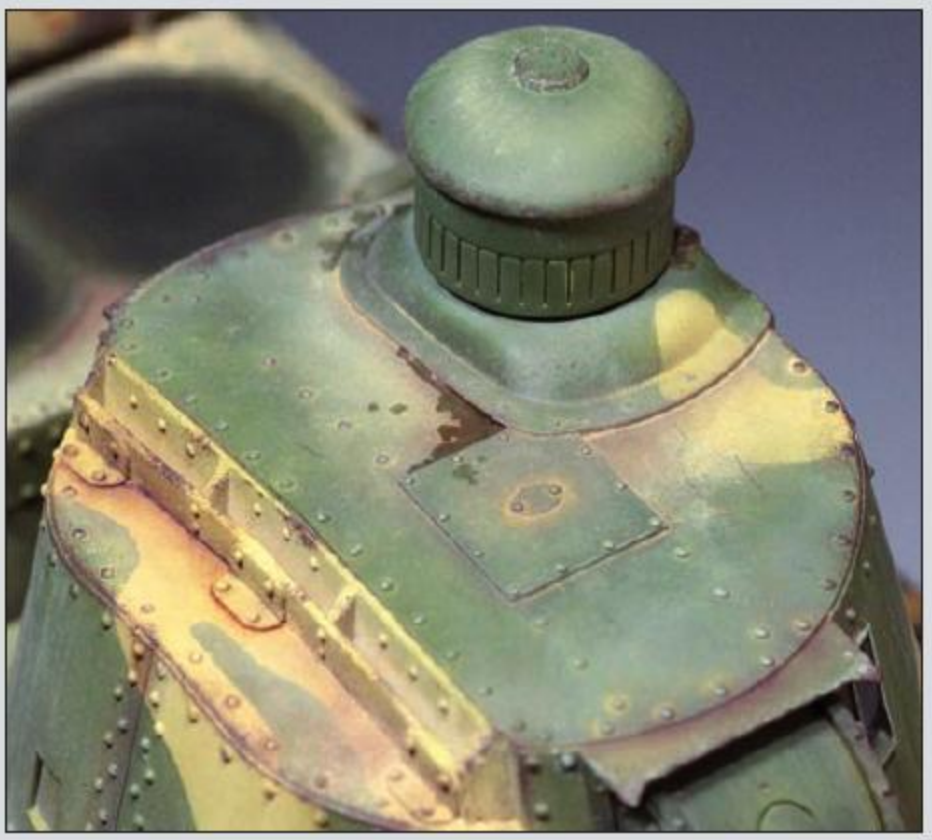
Posteriormente con el dedo pulimos para reforzar el efecto.



NUMERACION FCM 2C

- **N°10/ n°90 Poitou -** Saboteado al sur de Neufchâteau el 15 de junio de 1940.
- **N°1/ n°91 Provence -** Fue saboteado al sur de Neufchâteau el 15 de junio de 1940
- **N°2/ n°92 Picardie -** Saboteado por su tripulación en Joudreville, cerca de Briey, el 12 de junio de 1940
- **N°3/ n°93 Alsacie -** Saboteado al sur de Neufchâteau el 15 de junio de 1940
- **N°4/ n°94 Bretagne -** Reformado en septiembre de 1939 (en reserva), se desconoce su destino final.
- **N°5/ n°95 Touraine -** Saboteado en Mainville, cerca de Briey, el 12 de junio de 1940
- **N°6 / n°96 Anjou -** Reformado en septiembre de 1939,(en reserva) destino desconocido
- **N°7 Lorraine, rebautizado n° 97 -** Normandie, carro del comandante de la compañía. Destruido por su tripulación al sur de Neufchâteau el 15 de junio de 1940
- **N°8/ n°98 Berry -** Fue saboteado al sur de Neufchâteau el 15 de junio de 1940
- **N°9/ n°99 Champagne -** Saboteado en Neufchâteau el 15 de junio de 1940

CHAMPAGNE
99



Los desconchones de aplican a pincel y con esponja con color Dark Rust 302 de Vallejo

La tierra y barro adherido en las superficies inferiores del casco se reproducen con una mezcla de escayola, color Dark Earth 29 de Humbrol y pigmentos, salpicando la zona requerida con ayuda de un pincel de pelo duro y el aire del aerógrafo.

BA-64B

Ya hace más de 10 años que Tamiya comenzó con su serie de Vehículos Militares a escala 1/48, esta escala presenta cierta controversia entre la afición, habiendo modelistas incondicionales y otros que no les gusta en absoluto, independientemente de los gustos, lo que al menos para mi está claro, es que los modelos de Tamiya a esta escala son ideales para iniciarse, o para simplemente disfrutar del modelismo.

MODELISMO MINIMALISTA

Joaquín García Gázquez

MI PRIMER ARTÍCULO EN EUROMODELISMO

Mayo de 1998

Lo recuerdo perfectamente, como si fuera ayer. Era el primer número con la nueva denominación de Euromodelismo, el nº 70, aunque seguía correlativamente la numeración de Todomodelismo.

En esa época se sucedieron muchos cambios en mi relación con el modelismo, pasó de ser una actividad que desarrollaba en privado y mostrando solo a los más cercanos como algo prácticamente anecdótico, a ser una parte importante de mi vida, me sentí MODELISTA.

Ese cambio vino por dos hechos que se desarrollaron en un corto periodo de tiempo, asistir por primera vez a un gran certamen de Modelismo, al concurso de la AMT Torrent, en Abril, y a publicar mi primer artículo del M4 Sherman en Euromodelismo. Independientemente de los resultados obtenidos en el concurso, pude asistir a toda la magnitud de un gran evento, conocer personas que me han acompañado durante todo este trayecto, ver en vivo maquetas de altísima calidad. En aquellos tiempos, Internet estaba empezando y los modelistas éramos una suerte de sujetos raros y aislados, muy lejos de la comunidad actual en permanente contacto.

La publicación del artículo empezó en un viaje a Madrid con la familia, seguidor desde los primeros números de Modelismo & Historia, se me ocurrió llevarme dos maquetas para mostrarlas y que me dijeran como podría mejorarlas. Cuando entre en la redacción, todo era diferente a como lo había imaginado, ver un local donde se vivía rodeado de maquetas, ponerle a cara a modelistas que admiraba, conocer en persona a Rodrigo Hernandez y su barba... mi sorpresa vino cuando me dijo que le escribiera un texto porque iban a publicar mis maquetas.

Los meses previos a la publicación, los pase ansioso mirando en los kioscos por si había llegado ya la revista, cuando había un Todomodelismo nuevo, lo primero era mirar el índice, hasta el día que vi el artículo.

Desde entonces hasta hoy han cambiado muchas cosas, pero hay una cosa que nos mantiene unidos, y es la pasión con la que vivimos este hobby, espero poder seguir teniendo la oportunidad de colaborar con esta revista.

Para terminar solo me queda mostrar mi agradecimiento a Rodrigo por los ánimos que me dio en ese momento, por todo lo que nos ha dado durante estos años, y lo que queda.

Muchas Gracias.

Al ser mas pequeños que sus hermanos a 1/35, pueden simplificarse detalles, se montan rápido, al tener menos superficie se pintan también más rápido y los resultados se asemejan mucho a la escala reina. En mi opinión hacer un 1/48 es divertido y por tanto, muy recomendable.

En este caso, además influenciado por algun modelista japonés, me propuse hacer una maqueta totalmente de caja, utilizando los mínimos recursos posibles, en el que predominara la esencia del hobby, un modelo minimalista, aplicando este término que se refiere a cualquier cosa que haya sido reducida a lo esencial, despojada de elementos sobrantes, aquí el reto es hacer lo máximo con lo mínimo.

Pero vayamos por partes, intentaré hacer un articulo, como normalmente se hace.

INTRODUCCIÓN HISTÓRICA

El Ba-64 fue vehiculo ligero acorazado 4x4, empleado por el Ejército Rojo desde 1942 hasta los primeros años de la decada de los '60, su uso principal era de reconocimiento y enlace.

El Modelo B, objeto de este artículo, estaba basado en el chasis del GAZ-67B, siendo la variante más construida del modelo, la producción termino en 1946 año en que se produjeron las ultimas unidades, fue ampliamente usado en la postguerra, hasta principios de la decada de los '60, tanto por el Ejercito Rojo, como por otros integrantes del Pacto de Varsovia, además de Corea del Norte y China.

MONTAJE

Si hay algo agradable en el hobby es montar este kit, no se tarda mas de 3 ó 4 horas en hacerlo, un poco de pegamento líquido, un cúter bien afilado y es suficiente.

En un primer momento, no contemple colocarla la figura, de todos es sabido que las figuras de Tamiya, no están a la altura de sus kits, pero esta realmente esta mas que aceptable, además se ajusta de forma muy natural a la torreta, por lo que me decidi a utilizarla.

El encaje es preciso, y el moldeado muy limpio, a destacar que la unión de la mitad superior e inferior del casco, encajaban a la perfección y no necesitó, aplicación de masilla ni lijado para un acabado perfecto.
Los guardabarros se han afinado con el cúter y deformado un poco con unos alicatillos, para imitar la chapa deformada.
La hoja de la sierra también se ha afinado, para ajustarla a la escala.
El resto, realmente no tiene mucho que comentar, es digno de señalar el modelado de las ruedas.

PINTURA

Para la pintura realmente no se ha hecho nada nuevo ni excepcional, todos los procesos utilizados han sido sencillos, y de sobra conocidos.

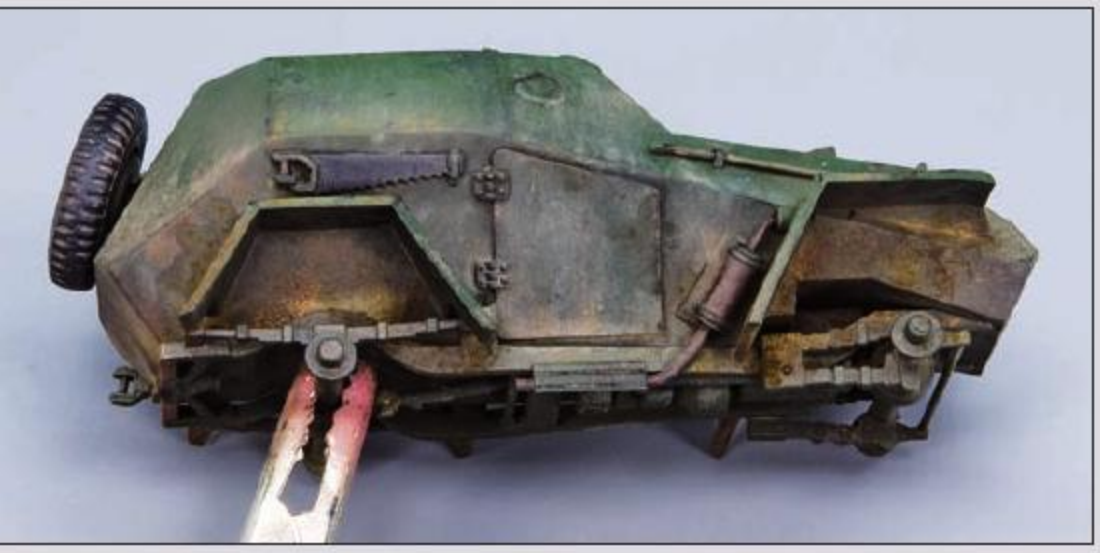
Para la base de aerógrafo he utilizado el set de Vallejo "AFV Russian Green 4BO" Ref. 78.403.

Se ha buscado realzar los planos con una iluminación natural, evitando efectos poco reales, buscando potenciar el volumen del modelo.

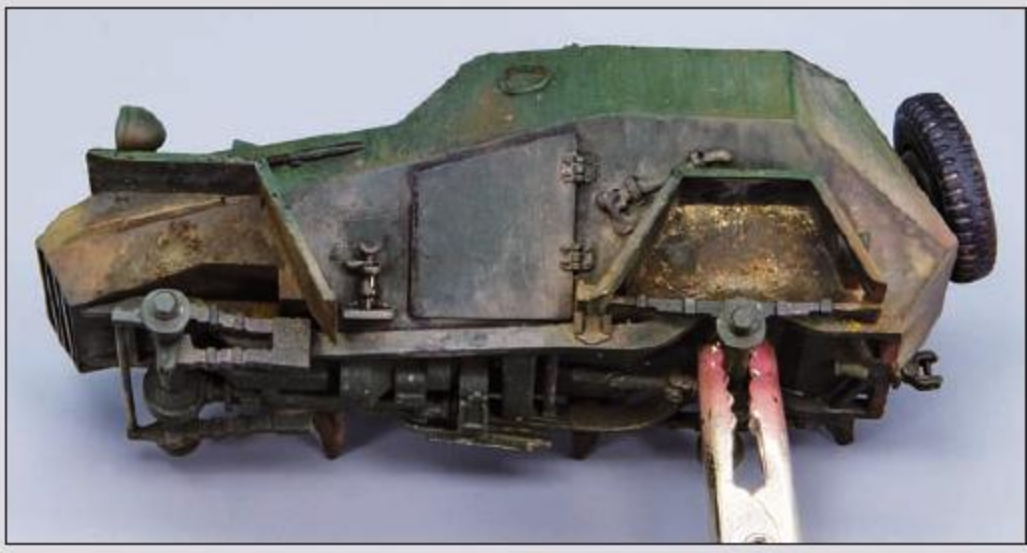
Los neumáticos se pintan con acrílicos de Vallejo, en color negro rebajado con ocre.

Seguidamente se trabajan las superficies con oleos, "Washes" de Vallejo, pintando también las herramientas y perfilando los diferentes elementos con estos mismos productos.

Para el empolvado y envejecido final, se echa mano del "arsenal" de productos de acabado que afortunadamente disponemos los aficionados en la actualidad.



La tierra y suciedad se concentra en los bajos, disminuyendo en intensidad conforme "sube" hacia arriba.



Las zonas de las portezuelas, donde se supone que trasiega la tripulación, se deja mas limpio, de polvo y suciedad.

LA FIGURA

Lo primero es repasar el modelado, limpiando rebabas, y retallando algunas partes como los dedos, costuras, etc. Un baño de putty diluido en acetona, sellará las uniones, y dará un buen agarre para las siguientes capas de pintura.

La figura la pintaré fundamentalmente con aerógrafo, para ello comienzo dando una capa de imprimación en negro.

Como comenté anteriormente, la figura también se aprovechará, no es la mejor figura a esta escala, pero la pose es muy natural y bien trabajada quedará perfecta sobre el vehículo.

Para el uniforme se utilizan acrílicos de Lifecolor, del set "The Polish Army" Ref. XS05, para la base se usa el color "Officer's Field Uniform" ref. UA435, añadiendo "Summer Uniform Linen" UA436, se va aclarando aerografiando capas finas en vertical con el aerógrafo. Aplicando las capas muy finas, desde la parte superior de la figura, teniendo la capa base en negro, resultará la figura sombreada e iluminada.

A continuación, ya a pincel, se pintan las partes de carne con las mezclas habituales de colores Vallejo Model Color, que he explicado en otros artículos de la revista.

Las partes de cuero, casco y cinturón, se pintan con una base de negro brillante mezclado con naranja. Añadiendo mas naranja, se van aplicando luces, y pequeñas picaditas imitando el deterioro del cuero, con negro puro muy diluido se realiza el sombreado.

Para terminar se pintan los galones, los botones y la hebilla del cinturón, dando por terminada la figura.

VEHICULO TERMINADO

Una moneda de 1 €, nos dara la idea del tamaño real de la maqueta.

La rueda de repuesto debe de pintarse de forma diferente a las de rodadura, acumulando suciedad acorde a otras partes del vehículo.

Las ruedas deben de pintarse con efectos acordes al resto del vehículo, para que el conjunto quede armonioso.

Una vez terminada la figura, se coloca definitivamente sobre el vehículo, pegando tambien las ruedas, pintadas con las mismas técnicas que los bajos.

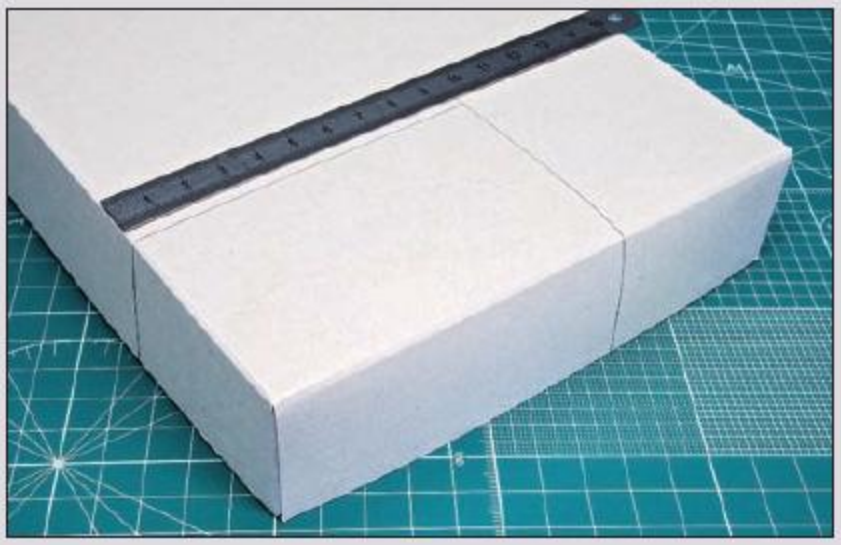
Una atenta observacion de fotografías de BA-64 reales, nos indicará donde tenemso que intensificar los efectos de suciedad y acumulación de polvo.

Los metalizados, pala, ametralladora y sierra, se pintan cn esmalte negro de Humbrol, puliendo con graffito a continuación.

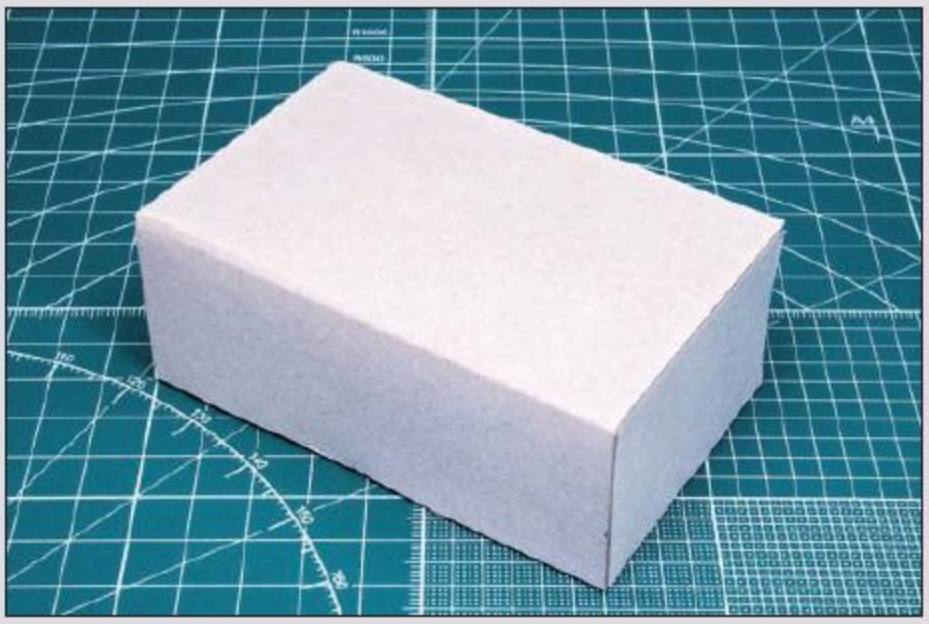
LA BASE

Hasta aqui más o menos, podemos decir que este maqueta, entra dentro de los normal, pero al menos a mi, me gusta ambientar los vehículos que hago, y ya que este es un proyecto de caja, ¿Por qué no llevarlo hasta sus últimas consecuencias?

Tamiya cuida mucho la presentación de sus productos, su cajas, con los excepcionales boxart, diseño, etc., son excepcionales y a mi me encantan, asi, que me decidí hacer una base muy sencilla con la propia caja del kit.



Lo primero es cortar la base a la medida adecuada, en función del tamaño del kit se corta la parte inferior de la caja.



Cortando las tiras del lateral se cierra el paralepipedo que fará forma a la base.

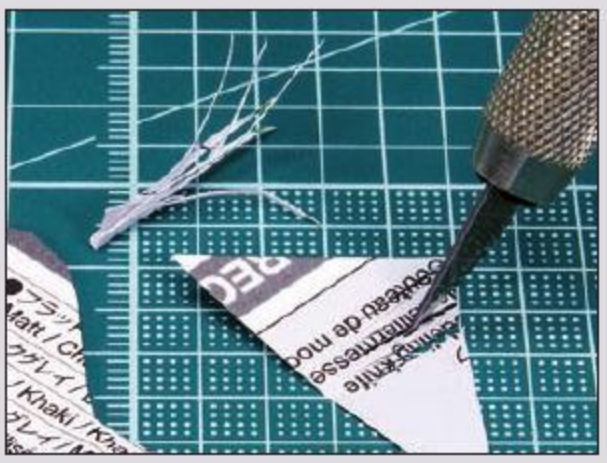
Los adoquines se hacen, cortando cuadraditos de la propia parte inferior de la caja, pegándolos formando angulo con el lado de la base. Recordad que siempre conviene evitar paralelismos.

Picando finamente las instrucciones, mezclándolas con cola blanca y agua...

...se prepara pasta de papel.

Con la que se imita la tierra del parterre.

Para las juntas de los adoquines, se aplica una lechada con aguaplast.



Cortando las instrucciones en finas tiras, realizamos hierbajos para el parterre.

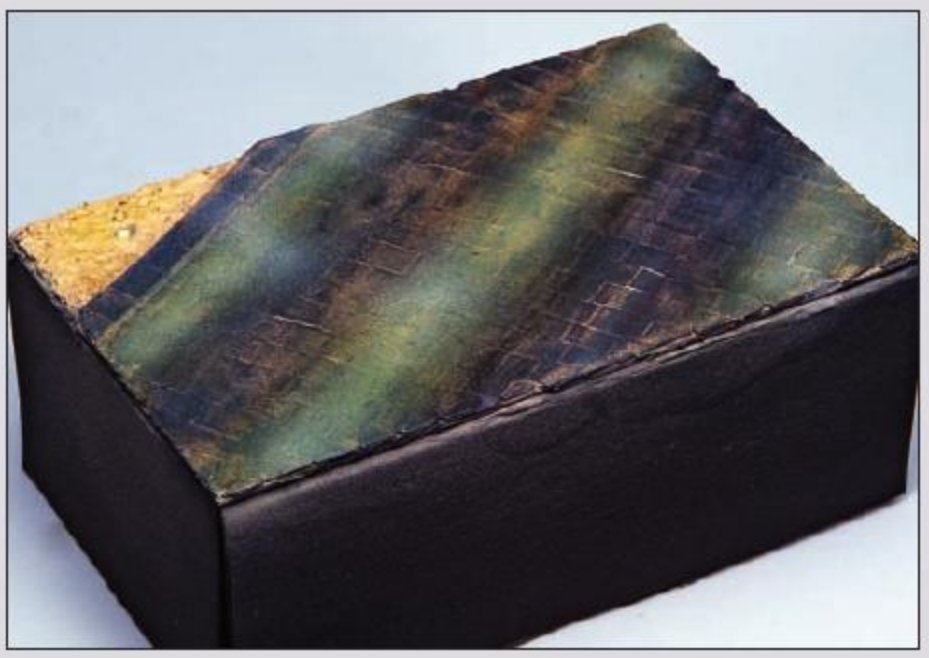
El poste está hecho con un resto de la grapa del kit, y una cartel indicador, hecho tambien con cartón de la caja, una vez seco, la base queda lista para la pintura.

Para la pintura se comienza dando una capa de imprimación en negro.

Seguidamente se aerografía un color tierra general.

Para poner en valor el adoquinado, nada mejor que una mano a pincel seco con colores grises.

El clásico tratamiento con óleos, servirá para enriquecer la superficie añadiendo tonos y matices de color.



Para imitar tierra y polvo acumulado se comienza aerografiando un poco de Buff de Tamiya, en aquellas zonas que queremos imitar este efecto.

Los pigmentos aplicados, se fijan con óleo disuelto en diluyente de Humbrol.

Para terminar, con el aerógrafo se sombrea con negro muy diluido para definir zonas y volúmenes.

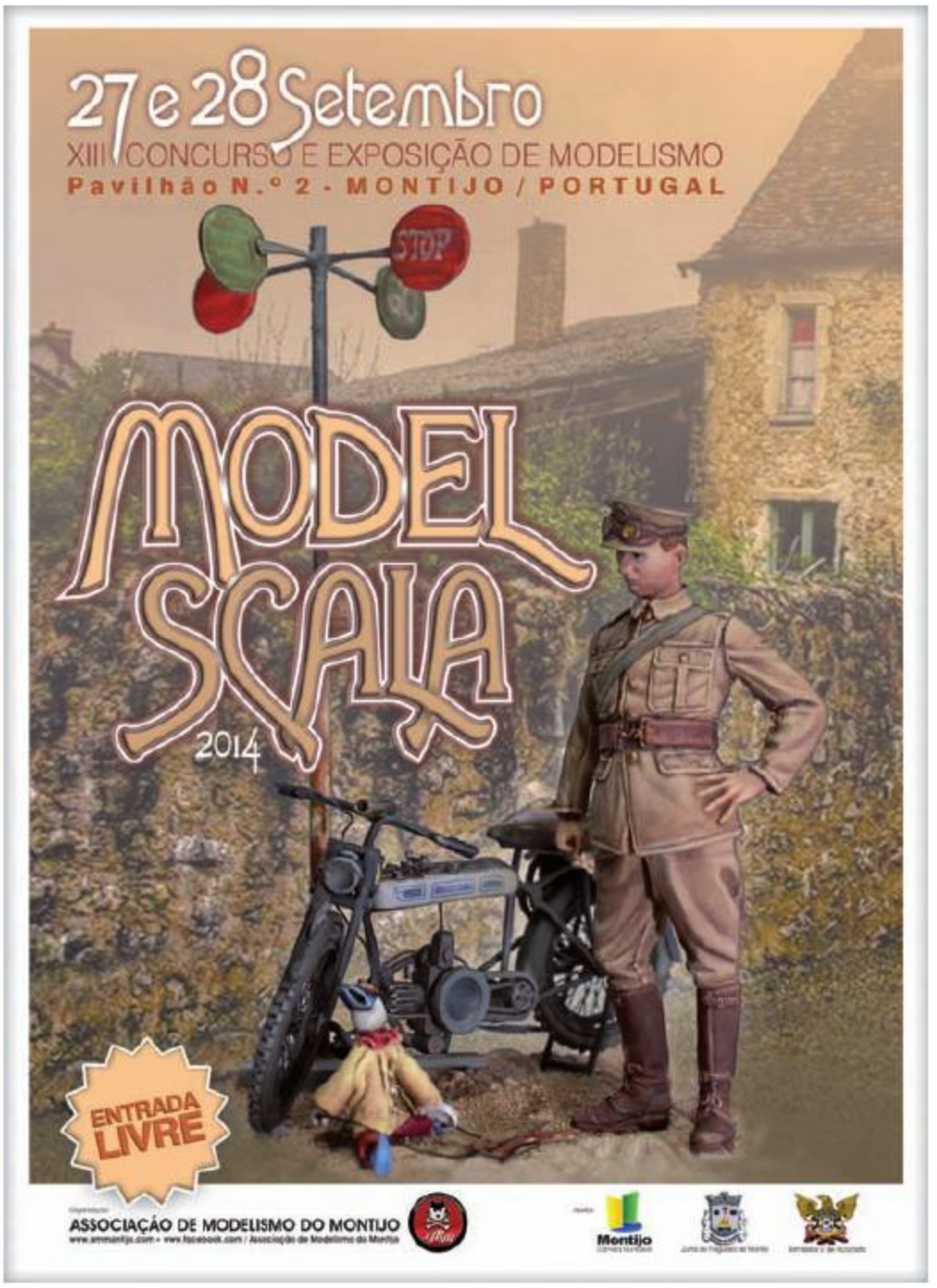
Para decorar los laterales de la base, corté los laterales de la caja, cuidadando que quedara claramente el nombre del vehiculo, el logo de Tamiya, una imagen del Box-art, perfiles, etc.

Los cantos se pintan de negro, para mejorar el acabado.

A continuación se pegan a la base y se finalizan aerografiando barniz mate en capas finas.

En el cartel se escribe en caracteres cirílicos “Comandancia Militar”, nada mejor que tener algun amigo en Facebook, que sepa ruso.

Y esto es todo, esta es la pequeña historia de una maqueta totalmente de caja.



TOUR WW2 EN BERLIN

¿Eres un apasionado de laSegunda Guerra Mundial y estás pensando en visitar Berlín? ¿Te gustaría conocer los lugares más fascinantes y con mayor interés cultural de la ciudad?

WW2 Global Project TOURS te ha preparado un interesante tour, donde podrás descubrir cada huella del pasado recorriendo sus calles, visitando algunos de sus museos o incluso sumergiéndote bajo tierra para conocer la red de búnkeres secretos. Visita el Estadio Olímpico de Berlín donde se celebraron los juegos del verano de 1936, la Universidad de Humboldt, testigo de la quema de 20.000 libros bajo un discurso incendiario de Goebbels, el Ministerio Federal de Finanzas, antiguo Ministerio del Aire de Hermann Göring o los restos de los Sótanos de la Gestapo (Topografía del Terror) en la temida Prinz Albrecht Strasse. Adéntrate en el edificio del Bendlerblock, donde sin juicio previo, fueron fusilados algunos de los responsables de la llamada operación Valkiria o visite, a las afueras de Berlín, la casa de Wannsee donde se celebró la Conferencia secreta para aprobar la "Solución Final", es decir, el genocidio sistemático de los judíos de toda Europa. No abandones la ciudad sin antes haber visitado el Monumento a los judíos de Europa, compuesto por 2711 losas de hormigón, las ruinas de la iglesia Franziskaner-Klosterkirche, los restos de la antigua estación de trenes de Anhalter Bahnhof , el cercano campo de concentración de Sachsenhausen, el lugar donde aún permanece enterrado el bunker de la cancillería de Hitler o algunos de los museos sobre la guerra.

El viaje está previsto para los días 8- 9-10-11 y 12 de octubre del 2014 (*).

(*). Esta previsión esta sujeta a posible revisión por parte de la empresa que organiza el tour. También sujeto a disponibilidad.

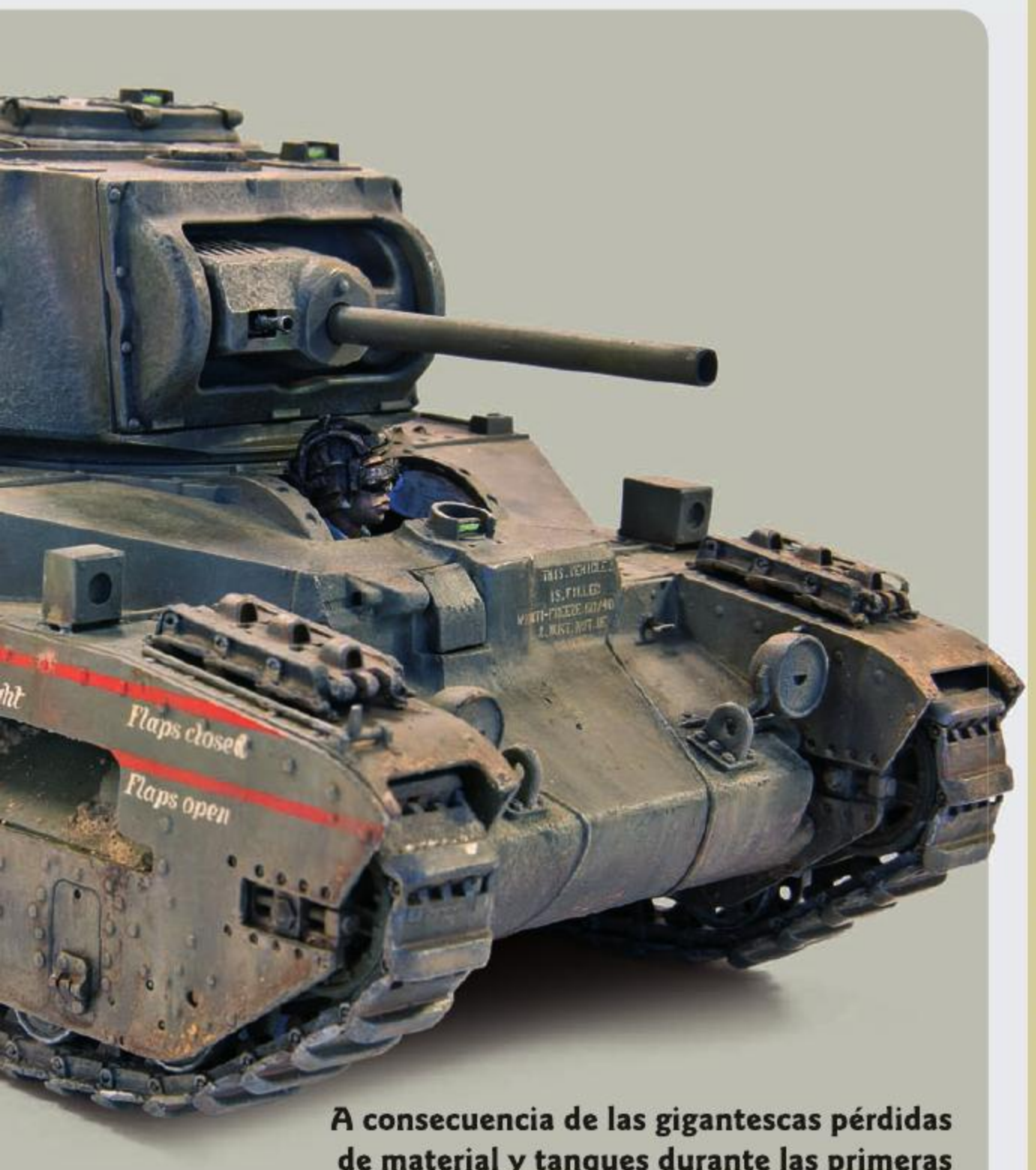
Para obtener información más detallada del viaje, contactad a través de nuestros e-mails:
info@ww2globalproject.com
sheila@sheilaquesada.com

www.ww2globalproject.com • http://ww2globalproject.com/tours/ • www.sheilaquesada.com

Matilda

MK4 CS

TAMIYA 1/35



A consecuencia de las gigantescas pérdidas de material y tanques durante las primeras semanas de la Operación Barbarroja, la Unión Soviética requirió a Gran Bretaña cualquier modelo de carro de combate que pudieran proporcionarle. El primer gran envío de material se fletó mediante el convoy PQ1 que llegó a los muelles de Arkhangelsk, el 11 de octubre de 1941 con 20 Matilda y Valentine. Ambos modelos desempeñarían un papel secundario dentro del arma blindada de la URSS. Para esa época, el tanque estaba fuertemente blindado, hasta 78 mm. similar al mítico KV-1. Tenía un cañón de 40mm. que superaba ligeramente las características del cañón soviético de 45 mm. Mod. 1938 sin embargo comparado con otros tanques del Ejército Rojo fue más bien lento y con su específica configuración resultó resbaladizo y problemático en las condiciones invernales rusas.

Cristóbal Vergara Durán

En este número especial hemos pedido a nuestros colaboradores que nos transmitieran sus sensaciones acerca de lo que supuso la aparición de nuestras publicaciones, así como sus sensaciones cuando publicaron por primera vez. En este caso, que es muy especial, somos nosotros los que comentamos lo que ha supuesto Cristóbal para nuestras publicaciones.

En marzo de 1983 publicamos en nº 4 de Modelismo & Historia, aparecía un carro soviético T-55 realizado por un joven autor que destacaba por la increíble precisión de sus modelos donde no escatimaba en trabajar lo necesario con tal de que sus modelos fueran fieles a su homónimo más real, para facilitar la comprensión del trabajo incluía unos dibujos excelentes, todo un lujo en el que poca gente en aquella época era capaz de realizar. Así comenzó una interminable serie de artículos, todos realizados con la rigurosidad y precisión admirables que marcaron su estilo.

Con el transcurrir de los tiempos la confianza con Cristóbal era total y comenzaron nuestras polémicas acerca de los colores de sus carros (siempre verdes) y sobre las técnicas de envejecimiento bastante comedidas, cuando no escasas, yo le argumentaba que en las fotos de blanco y negro apreciaba varios tonos que no podían ser solo el verde y que los vehículos se apreciaban más sucios, el contrarrestaba que no había constancia de otros colores, menos mal que con el devenir de los años aparecieron información más amplia y las variantes de color entraron en los carros soviéticos. Otra polémica tradicional constante fue el grado de suciedad de los vehículos, a pesar de su reticencias iniciales termino por admitir las nuevas tendencias, cuando descubrió las posibilidades que ofrecían MIG y Joaquín García Gázquez, de la mano de este último, tomo ese puntito necesario para que sus modelos fueran de rabiosa actualidad.

En todos estos años Cristóbal ha sido un constante colaborador, sus artículos constituyen un auténtico archivo de referencia de cómo realizar una maqueta con rigor y precisión, cualquier modelo suyo es una guía inequívoca de lo que hay que hacer y cómo es necesario hacerlo.

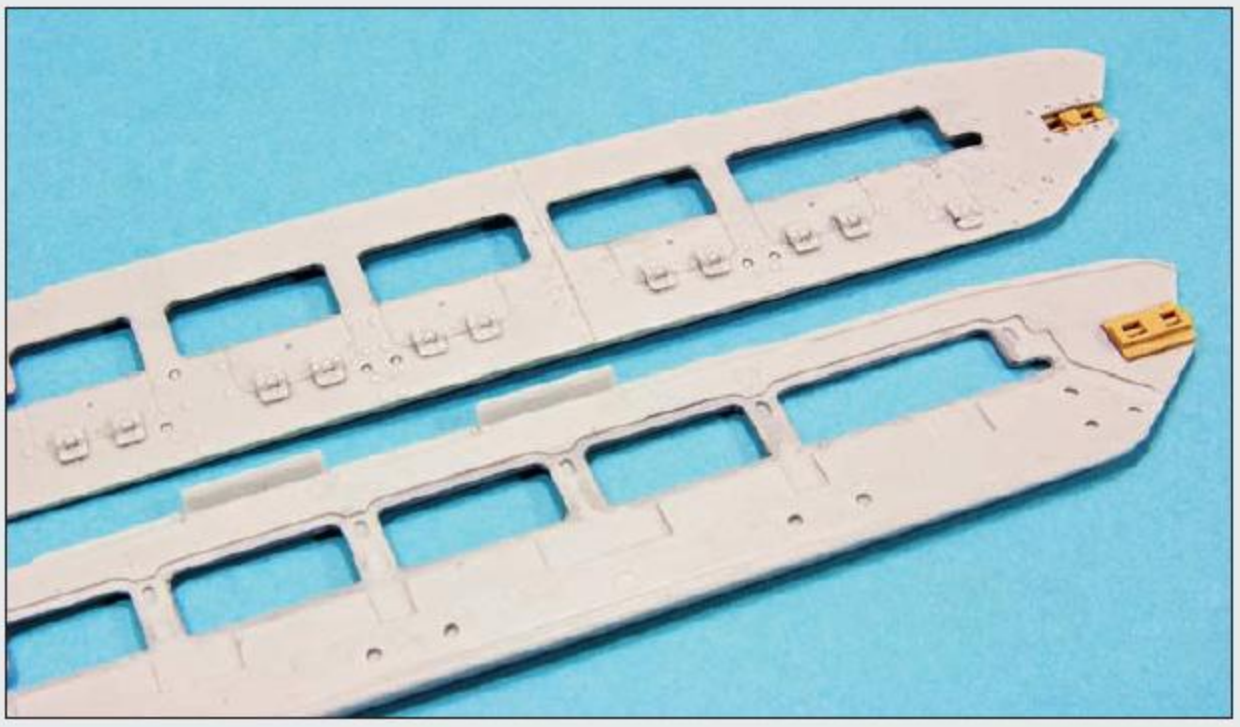
En el plano personal me ha aportado tanto con sus conocimientos sobre el tema soviético y en tantas ocasiones que siento una total gratitud. Sin duda Cristóbal Vergara Durán ha aportado a todas nuestras publicaciones sobre blindados y también en ciencia ficción, un sello de calidad impagable. Larga vida a los modelistas de raza.

Concebido para teatros arenosos como el de África que nada tenían que ver con las frías y boscosas zonas de Moscú, entre las cadenas y los faldones se acumulaba barro que fácilmente se congelaba e impedía al vehículo moverse libremente. A veces el tanque ante estos atascos se "calaba" obligando a la tripulación a bajarse y limpiar el tren de rodaje. En condiciones de frío extremo, los manguitos del sistema de refrigeración por líquido, situados cerca del fondo de la barcaza, se congelaban incluso con el motor en funcionamiento. También tendía a congelarse el amplificador neumático del control de la transmisión de los Matilda y se estuvo valorando su reemplazo por otro similar pero de accionamiento mecánico. El empleo de estos vehículos de combate por tripulaciones y equipos de mantenimiento con un escaso nivel de preparación y entrenamiento todavía agravó más estas carencias pues los carros recién llegados a la URSS, después de su descarga, eran conducidos al centro de entrenamiento situado en la ciudad de Gorki, donde tenía lugar su aceptación técnica y asimilación.

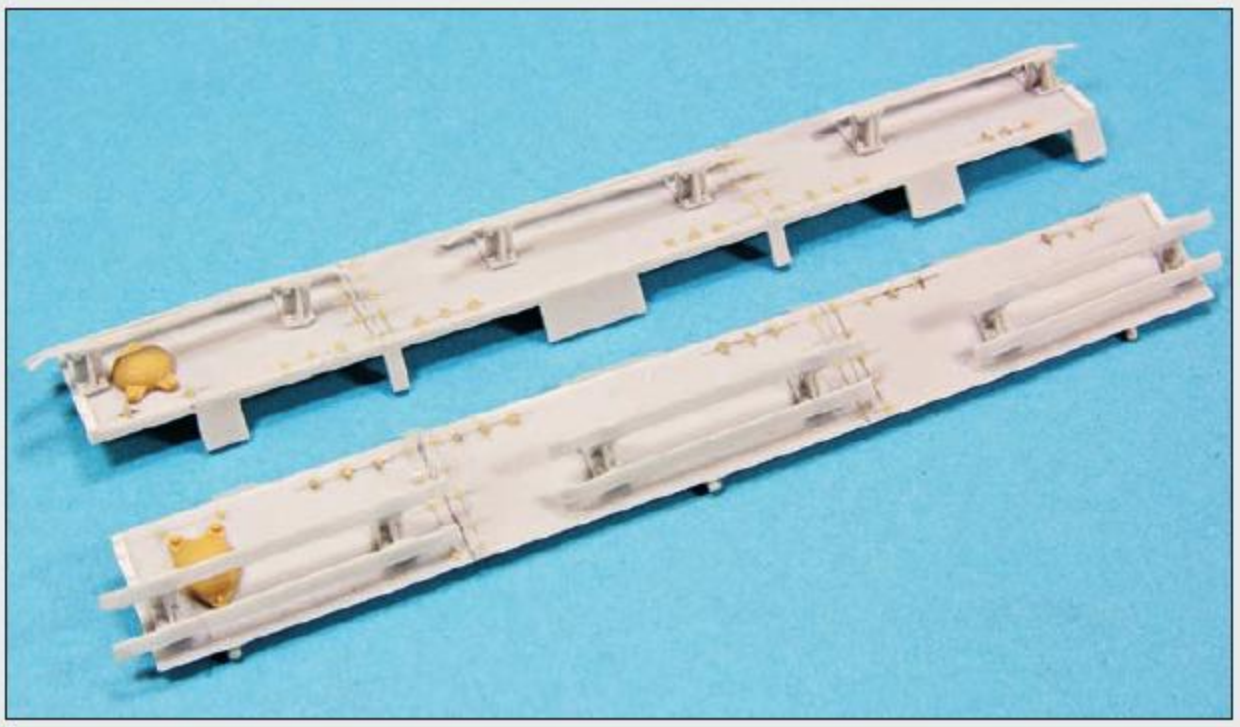
Las primeras unidades que recibieron los carros "Matilda" en noviembre de 1941 fueron los Batallones Blindados 132, 136 y 138 y participaron en la exitosa contraofensiva a las puertas de la capital soviética. El papel del Matilda durante la Operación "Marte" fue menos afortunado con muchos tanques de este modelo destruidos o capturados durante el contraataque alemán cerca de Jarkov. La última unidad del Ejército Rojo con una gran cantidad de Matilda en sus filas fue el 5º Cuerpo Mecanizado que en diciembre de 1943 tenía un total de 79 carros Matilda.

Ya para el verano del año 1944 en las unidades acorazadas soviéticas quedaban en servicio pocas unidades con el Matilda, y hacia el otoño sólo se encontraban en pequeñas unidades de entrenamiento

En total 1.084 Matildas fueron enviados a los puertos rusos del norte, de los cuales los rusos dicen que sólo 918 llegaron a su destino hasta agosto de 1943, aunque los británicos afirman que 113 fueron Matilda III, 694 del tipo Matilda IV y 126 del Matilda IV CS. Todo esto hace un total de 933.



Faldones de resina.



Interior del tren de rodaje con patines para las cadenas. Nótense los remaches añadidos.

Modelo montado sin faldones laterales.

MONTAJE

Para hacer un Matilda del Frente del Este el mejor punto de partida es el reciente kit de Tamiya. Realmente valdría el modelo representado por la marca japonesa tal como viene, pero la inmensa mayoría de los Matildas rusos fueron del tipo MK 4 que tiene ciertas diferencias con el modelo MK 2 representado por el modelo nipón. Las discrepancias más evidentes entre ambos tipos son las bisagras de acceso a las ruedas en los faldones laterales. También difieren unos soportes para las cadenas y la ausencia de las rejillas de ventilación sobre el glacis en la zona delantera de la barcaza. La marca Tiger Models ofrece un set en resina para poder realizar dicha conversión. Las cadenas características para ese modelo las ofrece Bronco en un set separado y son de plástico inyectado. Si añadimos las piezas de fotograbado de Voyager especificas para el kit de Tamiya y el completísimo set de calcas de Echelon nos aseguramos conseguir una réplica muy fiel a los modelos que combatieron en territorio de la URSS. En concreto quise hacer un MK 4 CS que estaba armado con un cañón corto de 75 mm y una cúpula de comandante más baja.

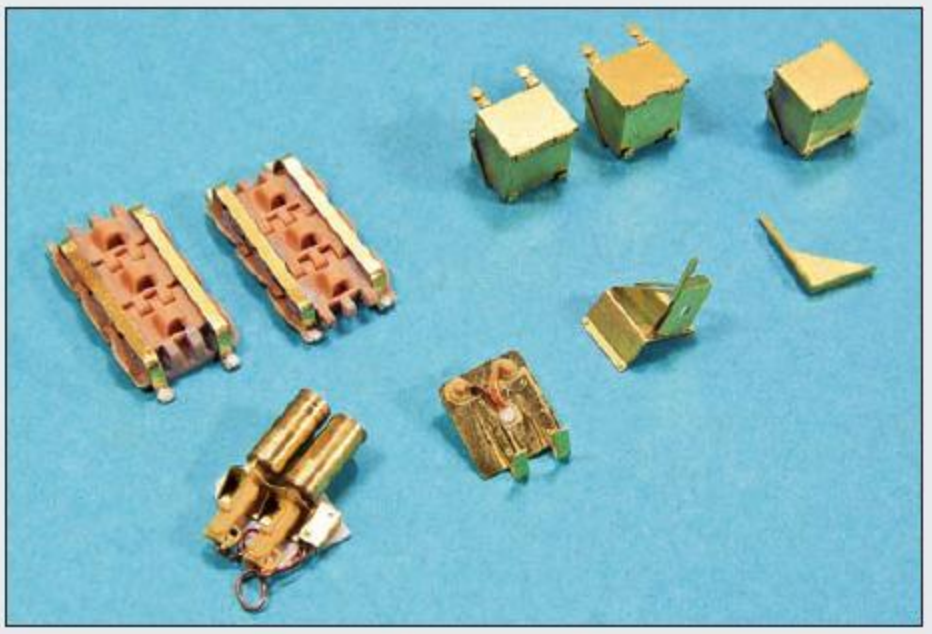
El montaje se inicia con el tren de rodaje y cortando las piezas de resina que nos servirán para la conversión. El set de Tiger Models es bueno pero omite ciertos remaches según he visto en algunas fotos de ejemplares reales. Estos remaches los corté del faldón lateral de plástico que vamos a descartar y los agregué en las partes de blindaje inclinado que va sobre las ruedas y que son de resina. Conviene er las fotos del montaje de esta zona.

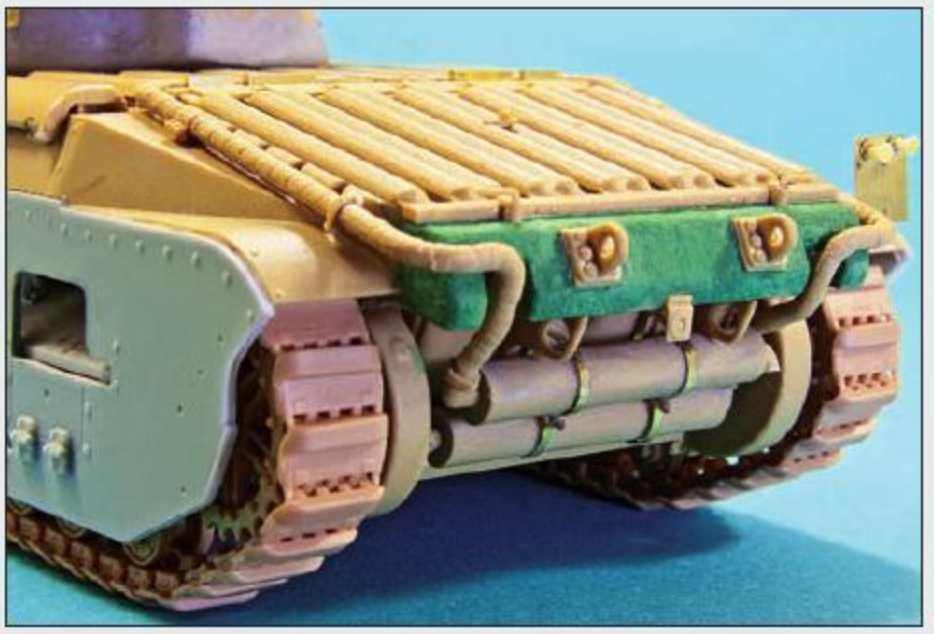
En general las piezas de resina encajan muy bien con el chasis de Tamiya y dicha fase de montaje no produce ninguna dificultad especial. El set de fotograbado de Voyager es muy completo y además de las piezas procedentes de este kit debemos añadir ciertas conducciones a las luces o botes fumígenos que simulamos con hilo de cobre. En el guardabarros delantero derecho existe un varilla replegable para un espejo retrovisor que he imitado con varilla de plástico de 0.4 mm.

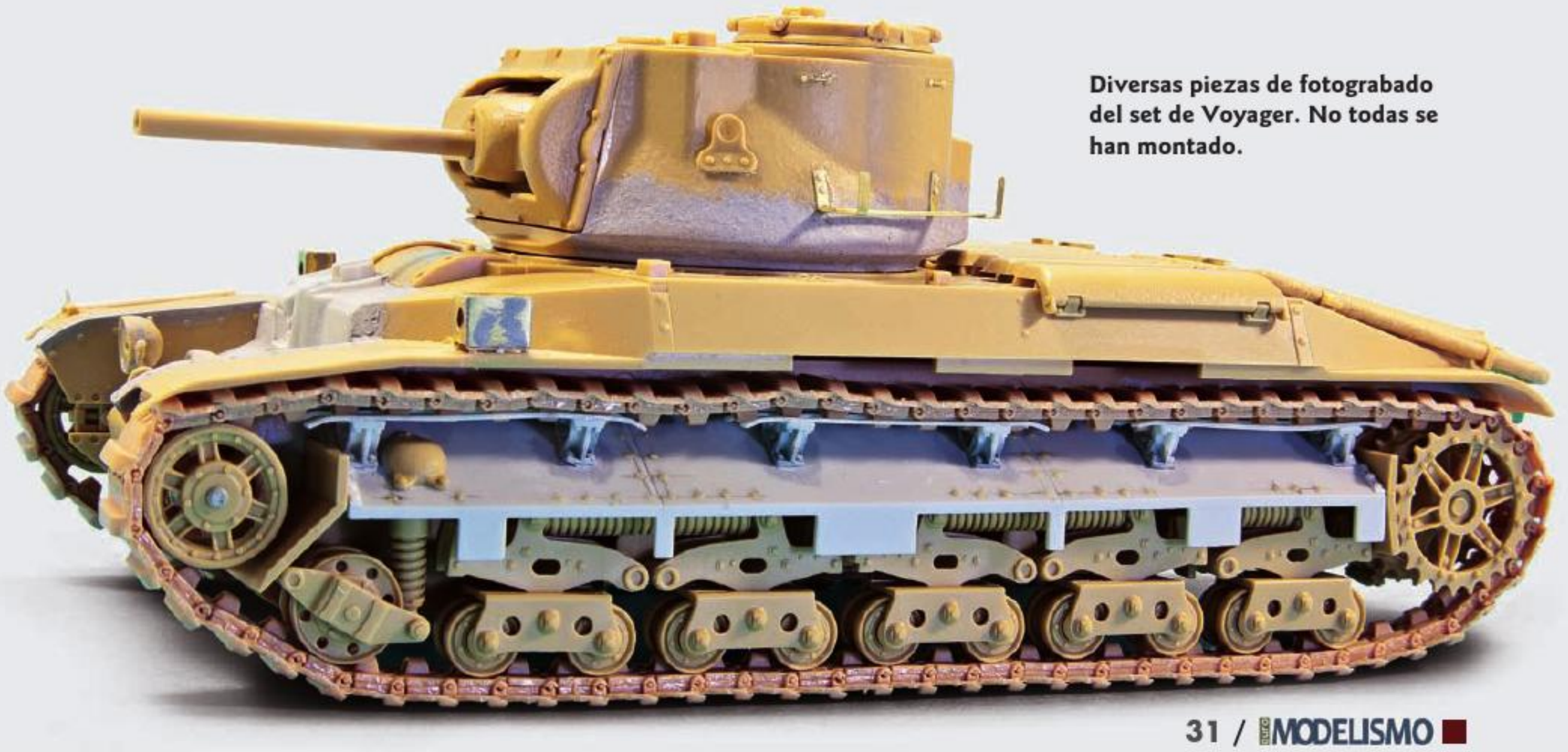
Desde un principio quería construir un MK 4 CS y por ello el cañón y la cúpula que vienen en el modelo decidí desecharlos y transformarlos. Mientras me planteaba cómo transformarlos me llevé la grata sorpresa de encontrar todas las piezas necesarias en la maqueta de Tamiya, ya que aunque el kit las incluye, no salen como opción en las instrucciones de montaje para comercializar dicha versión en el futuro.

Las cadenas son de plástico y su detalle es muy bueno. Cada cadena la forman 67 eslabones. Las cadenas deben ensamblarse completamente y de forma cerrada lo que dificulta un poco la fase de pintura.

La verdad es que como se puede ver en las fotos de mi modelo usé casi todas las piezas de fotograbado, si bien a la hora de analizar las fotos del vehículo real soviético que quería hacer, comprobé que ciertas cajas no se montaron en la torreta del tanque que iba a representar, así que me ceñí escrupulosamente a la foto . Eso no quiere decir que todos los Matildas rusos tuvieran siempre dicha configuración. Sólo es asi ejemplar que yo he reproducido.







Diversas piezas de fotograbado del set de Voyager. No todas se han montado.

Vistas generales del modelo totalmente montado y sin pintar.

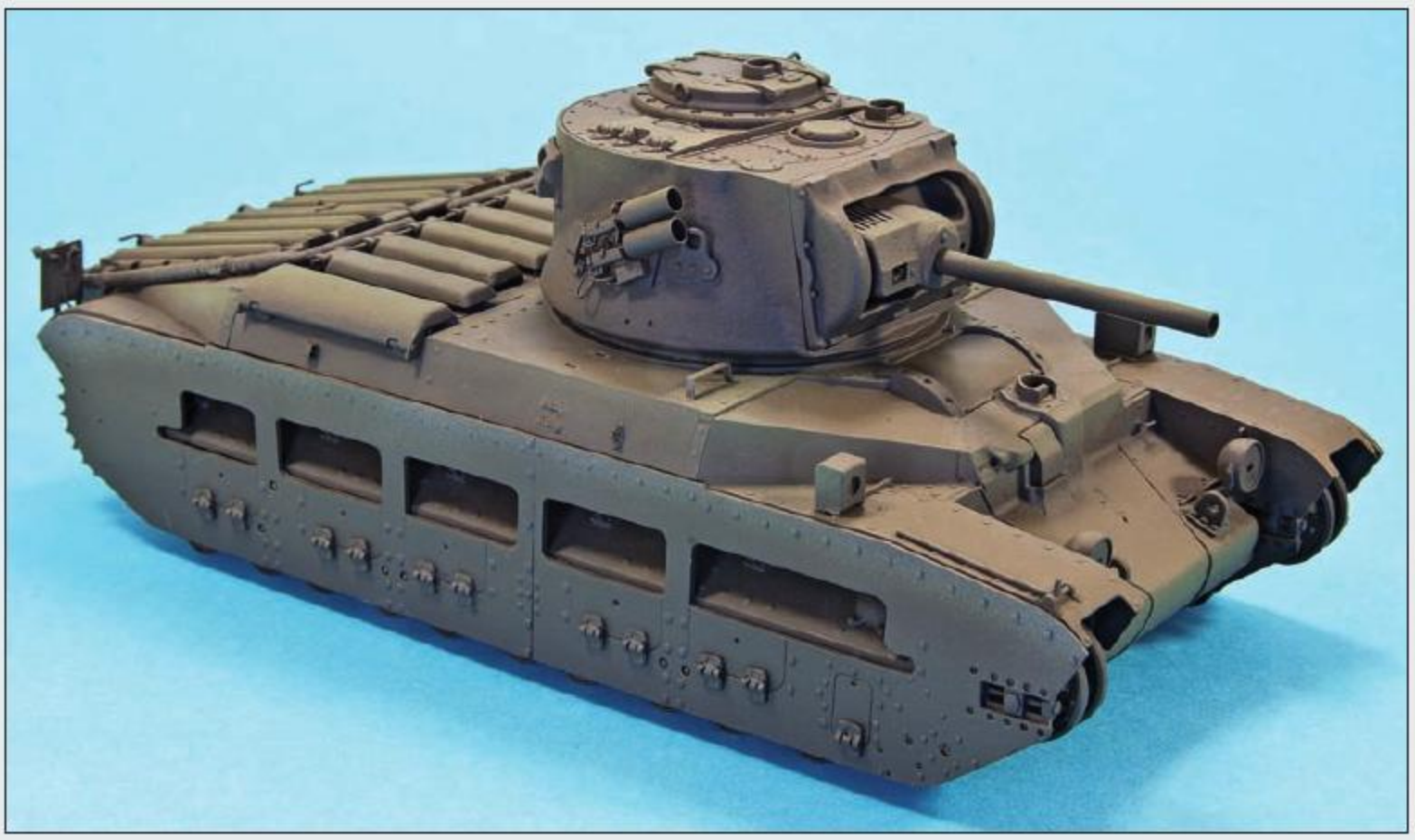
Detalles del modelo totalmente montado y sin pintar.

PINTURA

A la hora de decorar mi Matilda conté con la fantástica hoja de Echelon que incluye una docena de opciones. Están muy documentadas e incluyen todo tipo de letreros de advertencia , la mayoría en inglés y algunos en ruso. Pero yo siempre prefiero partir de una foto y en Armorama encontré un Matilda MK 4 CS del que se incluían hasta cinco fotos desde diferentes ángulos. No citaba datos de la unidad ni época, aunque a la vista de ellas parece que se trata del Cáucaso en 1942. Afortunadamente dicha decoración era una de las opciones que venían en la hoja de Echelon pero comprobé que en el costado derecho llevaba el rotulo Вперед "Adelante". Esto es curioso pues lo usual era que se leyera На запад Вперед que significa "Adelante hacia el Oeste" y rara vez se ve aparecer esta palabra sola. Echelon sin embargo omite este rotulo en su set así que no me quedaba más remedio que pintarlo a mano. He aquí una razón por la que es mejor partir siempre de una foto y no fiarse sin más de un perfil.

El color de los Matildas que llegaron a Rusia fue el usual Khaki Green 3. White Ensign Models tiene este color específico en esmalte y es muy fiel al tono real. Comienzo aplicando verde por todo el vehículo, marcando ligeramente volúmenes con la técnica de modulación pero de forma muy poco pronunciada y aclarando dicho tono con verde bosque y oscureciendo el tono con verde bronce. El encintado de los tubos de escape los he pintado de color gris oscuro. A continuación he dado un lavado verde oscuro de AK y una vez seco una suave capa de pincel seco para resaltar detalles. Un poco más tarde di una suave pasada de pincel seco para marcar volúmenes. Aunque el par de líneas rojas indicando el límite de vadeo en los costados se incluyen en la hoja de calcas, preferí pintarlas con rojo escarlata de Humbrol. Luego di una capa de barniz brillo en las zonas donde van las calcas y cuando está seco coloco la numeración táctica y stencil. No es necesario recortar la película transparente pues viene muy ajustada. Aplico líquidos Micro-set y Micro-sol para conseguir que se adapten y fijar las calcas a la superficie. Con un lápiz dibujo el rótulo de "Adelante" y con blanco de Vallejo lo pinto. Finalmente aplico una capa de barniz mate al conjunto y dejo secar durante una semana.

Modelo pintado con tono básico Khaky-green.



Modelo pintado con ligeras subidas y bajadas de tonos.

Pintando el eslogan a mano

Modelo con calcas, eslogan pintado y suave capa de pincel seco.

La siguiente fase son los óleos. Utilizo color ocre, pardo, siena, gris claro y azul cobalto, que fundimos con White Spirit según la lógica usual: de forma irregular sobre superficies horizontales y de arriba-abajo en las verticales. En los dos grandes cilindros de los tubos de escape doy un lavado de óxido de AK. Luego mancho los bajos del vehículo con color arena y marrón. Retiro parcialmente estas manchas con diluyente de Humbrol con lo que queda un fino empolvado.

Las cadenas se cubren con una mezcla de negro y gun metal, para más tarde aplicar pincel seco con sólo gun metal y les damos varios lavados en tonos óxido. Aplicamos generosamente sobre ellas los pigmentos polvo europeo y barro seco. Una vez colocadas en la maqueta y a fin de concluirlas, remarcamos los últimos detalles con plata.

Por fin podemos colocar los faldones laterales sobre nuestra maqueta. Es muy posible que queden restos de pegamento por alguna rendija por lo que retocamos las uniones que muestren imperfecciones con el color Khaki Green y algo de oleo para disimularlas.

Modelo con efectos al óleo añadidos.

Modelo con efectos de polvo aerografiados y retirados parcialmente con disolvente Humbrol.

Cadenas pintadas con gun metal más negro.

Cadenas con lavados de óxido.

Los periscopios van de de color amarillento con acabado en brillo. Las herramientas se pintan de color acero y aluminio en la parte metálica y de color madera en los mangos de estas. Las cintas van en un tono verde distinto del color base para diferenciar su textura.

Luego he añadido pigmentos de MIG en los recovecos de la zona del tren de rodaje, aberturas, faldones y zona inferior del casco. He utilizado polvo cascote, barro seco y algo de tierra oscura. Los pigmentos los he fijado con fluido especial de AK. Finalmente simulo fugas de grasa con una mezcla de rojo, negro y barniz brillo muy diluido.

La figura del carrista es un torso de plástico de MiniArt. La cabeza es de New World Miniatures y el gorro de carrista de Tank. La pinto con el mono azulado, y para acabar y darle una característica más inusual, le pongo unas gafas de plástico transparentes provenientes de un kit de un BT-7 de Tamiya.

Modelo con cadenas montadas pero sin faldones laterales.

Modelo totalmente montado a espera de recibir pigmentos.

Aerografiando nuevamente efectos de polvo.

Retirando parcialmente con disolvente Humbrol.

Aplicando pigmentos.

Las zonas con mayor cantidad de pigmentos se fijan con fluido de AK.

Por último se hacen manchas de grasa.

CUADRO MATERIALES

Maqueta:
TAMIYA 1/35 Matilda MK III/IV British Infantry Tank N° 35300
Orugas:
BRONCO Matilda 2 Infantry Tank T.D. 5910 Type worktable track link set AB3531
Fotograbado:
VOYAGER WWII British Matilda MK III/IV PE35300
Complementos:
TIGER MODELS 1/35 Matilda MK IV Russian Update AR-203
ECHELON Fine Details British Infantry Tank MK II Matilda ATL352018

BIBLIOGRAFIA

- M. Baryatinski, Matilda Bronekollektsia collection. Moscú. Rusia 2001-04
- Janus Ledwoch, Matilda. Tank Power vol. XLII. Wudawnictwo Militaria. Varsovia. Polonia. 2007

CUADRO COLORES

WHITE ENSIGN
WEMCC ARB 03 Khaki Green 3

HUMBROL
116 Verde Oscuro US
34 Blanco
33 Negro
53 Gris Metálico
76 Verde Uniforme

MODEL COLOR
941 Sombra Tostada
983 Tierra Mate
880 Gris Caqui
882 Marrón Chocolate
888 Gris Oliva
877 Marrón Dorado
950 Negro
951 Blanco

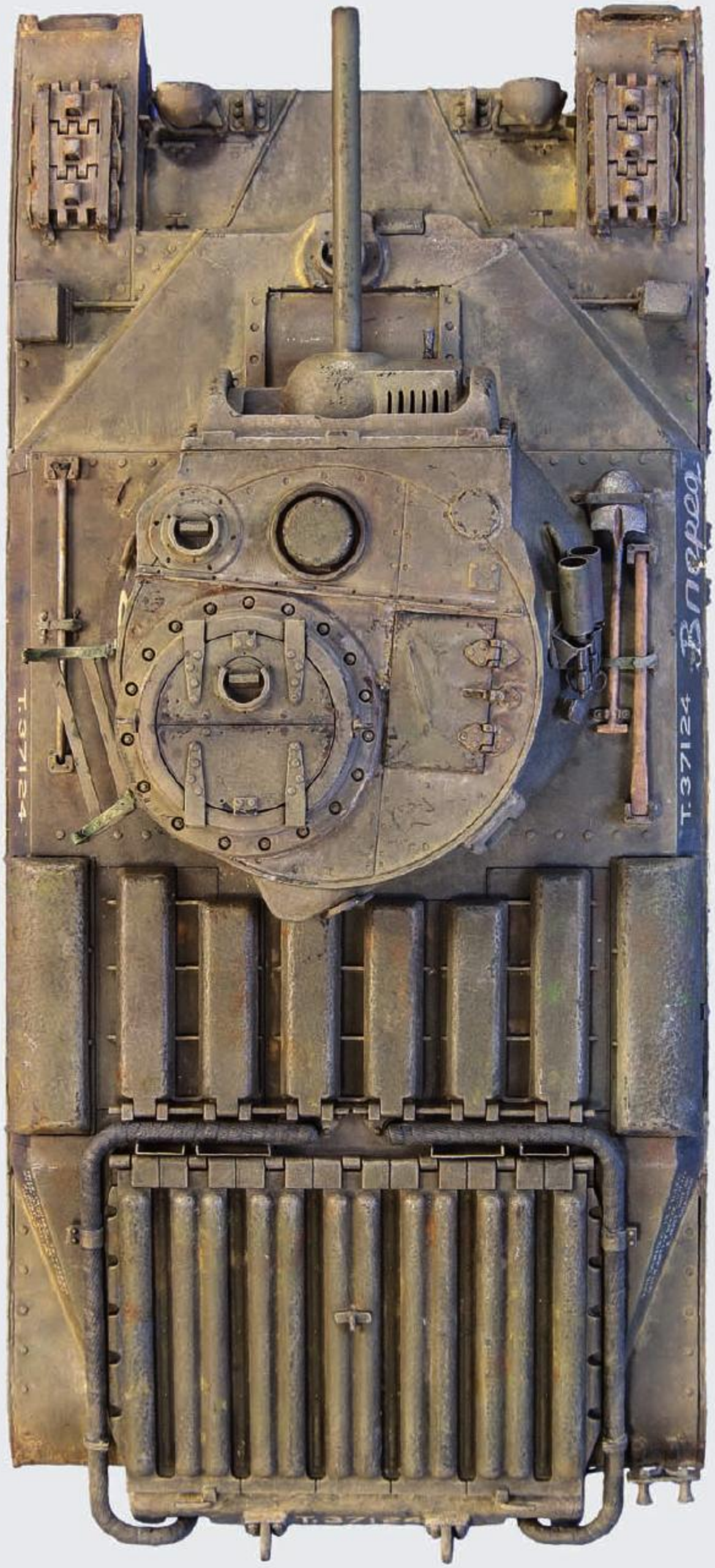
VAN GOGH
105 Blanco Titanio
511 Azul cobalto
708 Gris Payne
227 Ocre Amarillo
411 Tierra Siena Tostada

MIG
P028 Polvo Europeo
P037 Arena Guerra del Golfo

AK
AK040 Pigmet Fixer Enamel Fluid

MARABU
1108 05 Barniz Mate
1106 05 Barniz Brillo

Flaps closed
Flaps open



US CA

Sergio Fenoy Cruz

Hablar de Euromodelismo (Todomodelismo en su dia) es hablar de una parte importante de la historia del modelismo en este pais. Por eso el dia que vi mi primer trabajo publicado en esta revista senti una satisfaccion personal enorme y de alguna manera con mi pequeño esfuerzo yo tambien me senti parte de esa historia junto a muchos e ilustres modelistas que han contribuido tambien con su trabajo e ilusion. Despues ha habido algunas publicaciones mas y en todas he sentido la misma ilusion y satisfaccion que en la primera. Para mi es un orgullo formar parte de esta familia y espero que sea asi durante muchos años mas.

CAVALRY

1/72

TRUMPETER

ITALERI

VIETNAM 1.968

Desde el punto de vista táctico, estratégico y logístico, para los Estados Unidos el conflicto de Vietnam supuso todo un reto al que se tuvieron que adaptar a marchas forzadas debido en gran parte a dos factores, las características del terreno y la forma de combatir del propio enemigo. Las unidades y las maquinas se tuvieron que adaptar a esta nueva forma de combatir y aparecieron un gran numero de maquinas y armas convirtiendo el conflicto en un gran campo de pruebas de estas nuevas armas y maquinas.

Sin ninguna duda una de las maquinas mas representativas de la guerra en Vietnam fue el helicóptero. Las tácticas giraban siempre en torno a este nuevo medio de transporte y no solo las tácticas, las unidades desde la propia infantería a las aerotransportadas pasando por la caballería, tuvieron que cambiar sus medios tradicionales de transporte por el helicóptero. El C-47 Chinook, Sikorsky HH-3, OH-6 Cayuse, UH-1B Huey y el AH.1 Cobra son solo algunos de los modelos utilizados en Vietnam. La capacidad de trasladar gran cantidad de material y soldados a grandes distancias en tiempo reducido, hicieron del helicóptero el medio de transporte y de ataque ideal parea este tipo de guerra no convencional y que marco un antes y un después en los conflictos posteriores hasta nuestros días.

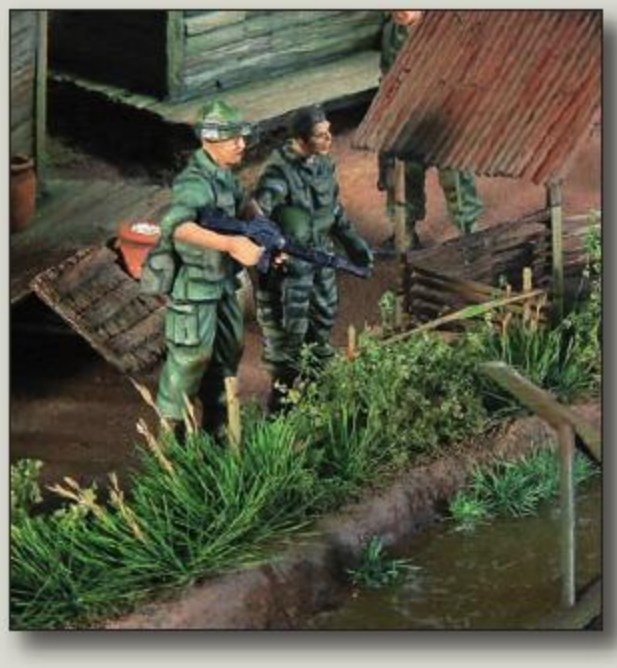
LA ESCENA

El diorama representa el rescate de un OH-6 Cayuse de reconocimiento estrellado en uno de los muchos arrozales de cualquier típica aldea vietnamita, por un C-47 Chinook. En tierra cuentan con el apoyo de un pelotón del 1° de caballería. El eje principal de la escena se centra en los helicópteros. Para mi lo mas importante a la hora del planteamiento, fue encontrar la manera de sostener el Chinook de una manera natural y al mismo tiempo lógica y creíble. El Chinook es de la marca Trumpeter bastante buena en relación calidad precio, y mejorada caso obligatoriamente con un set de pilotos de la marca CMK. El Cayuse es de la marca Italeri también muy bueno en general.

El resto de figuras son también en su totalidad de la misma marca CMK. Son de resina y muy bien terminadas, el único pero de estas figuras es la escased de material que traen teniendo que hacer con masilla de dos componentes de modelar de Tamiya y otro materiales, las mochilas, cartucheras, radio y demás equipación. El sombrero negro típico de caballería que lleva el oficial esta hecho también de masilla en la parte central y el ala de cartulina. Casi todas las figuras has sido modificadas para adaptarlas a la idea que tenia para la escena. Están pintadas en verde OD reglamentario del US ARMY en esa época, salvo el piloto del Cayuse que observa la operación con el casco bajo el brazo y que le he pintado un uniforme "tiger stripes" no reglamentario pero muy común en los pilotos de helicóptero en Vietnam. Para la construcción de las cabañas me tuve que armar de una buena dosis de paciencia. Las paredes están hechas a base de pequeños listones de madera de balsa que voy cortando y pegando unos uno. Es un trabajo arduo pero el resultado merece la pena... Con papel de aluminio casero se hace el techo metálico de una de ellas. La ondulación característica de las planchas metálicas para tejados se consigue con varios alfileres de costura que se van entrelazando en las laminas de aluminio. El techo de la otra es a base de pequeños mechones pegados uno a uno y que los saco de una brocha normal de pintar paredes. La pequeña estructura central en un corral que guarda unos asustados cerdos que también están hechos con masilla de modelar. Para la vegetación utilizo diverso material de varias marcar como Wooland Scenics, Mininatur y otras...Las hojas de las palmera de agua y las de tierra están hechas de papel recortadas y pintadas una a una.

LA BASE

La base es de una plancha de foarm. Este es un material que por su ligereza y fácil manejo la hacen ideal para toda clase de bases para dioramas. Esta es de cuatro centímetros de grosor y una vez que la tengo recortada con la forma y medida, con una Dremer y una fresa plana voy limando hasta conseguir tres niveles, dos a modo de terraza donde luego irán los arrozales y la zona de tierra donde estará la aldea. Definida la base el siguiente paso es darle una capa de masilla Das a toda la superficie y se hacen los caballones que delimitan las terrazas. Con la masilla completamente seca pinto los arrozales con una mezcla de XF-49 al 70% y XF-52 al 30%, de Tamiya. La zona de tierra la pinto con una mezcla de H-310 de Hobbycolor al 60% y XF-52 de Tamiya al 40%. Con toda la superficie ya pintada y hechos los tratamientos de oleos y pigmentos para matizar algunas zonas, decido terminar por completo la parte de la aldea. Las casas, la vegetación, las figuras...todo se coloca y se pega en su sitio. Llegado a este punto tengo que volver al Chinook y al principio del texto cuando decía aquello de sostener de una manera lógica el helicóptero y por tanto desarrollar la escena. Hay una cosa clara y es que los supuestos cables de acero que el Chinook tiende para rescatar el Cayuse serán los que soportaran el peso de la maqueta. En realidad son precisamente eso, cuatro alambres acerados que hacen de soporte perfecto para este cometido. Están ondulados ligeramente para darle una caída mas natural tal y como sucedería con unos reales. Esta ondulación no afecta para nada a la tensión y el peso que tendrán que soportar. Pero sin duda la parte mas importante y la que posibilita la sujeción del helicóptero y por tanto el desarrollo del diorama, es una pequeña pieza que apenas se aprecia. Se trata de un gancho que llevan los Chinook en la parte central inferior y que la maqueta lógicamente la trae de plástico. Este gancho de plástico es completamente incapaz de soportar el peso de la maqueta y mantenerla equilibrada. La solución fue hacer un gancho de aluminio de igual tamaño y similitud al de plástico. Los alambres pasan atraves de esta pieza de aluminio y se pega con cianocrilato. A su ves toda la plataforma donde va alojado el gancho y que es la que engancha con el helicóptero es también reforzada. Los cuatro alambres junto al gancho de aluminio y la plataforma que va alojada en el helicóptero conforman ahora una única pieza. Para terminar con el Chinook sustituyo las aspas que trae la maqueta por unas de acetato transparente y que se pintan con negro muy diluido a aerografo insistiendo mas en el borde de ataque de las aspas según el sentido de giro. Este efecto contribuye de forma notoria a un mayor dinamismo en la escena y al propio helicóptero. La masa de agua del arrozal es de resina transparente de dos componentes de Andrea. Tiene aproximadamente un grosor de tres centímetros y esta ligeramente tintada con acrílico de Modelcolor Ref. 70800. Antes de verter la resina coloco el Cayuse en su posición y las dos figuras que están trabajando en el enganche del mismo y las cuatro terminaciones del conjunto de alambres que forman el soporte del Chinook. Todos estos elementos quedaran integrados en la resina que cuando seque serán inamovibles. Pasadas 24 horas la resina ya ha secado y es el momento de dar el ultimo paso que es darle tensión y movimiento a la superficie del agua. La técnica es sencilla pero recomiendo practicarla un poco. Utilizo el gel brillante acrílico de Titan. Este gel es una pasta blanca que cuando seca se queda transparente y que se puede encontrar en cualquier tienda de bellas artes. Aplico una capa fina con un pincel plano a toda la superficie de la resina y con la ayuda de un aerografo y solo con aire remarco a modo de abanico una a una las crestas que origina el aire a presión de las aspas. Se hace siempre en sentido de dentro afuera. Para terminas y dar mas brillo aplico una buena capa de agua liquida artificial de Wooland Scenics.

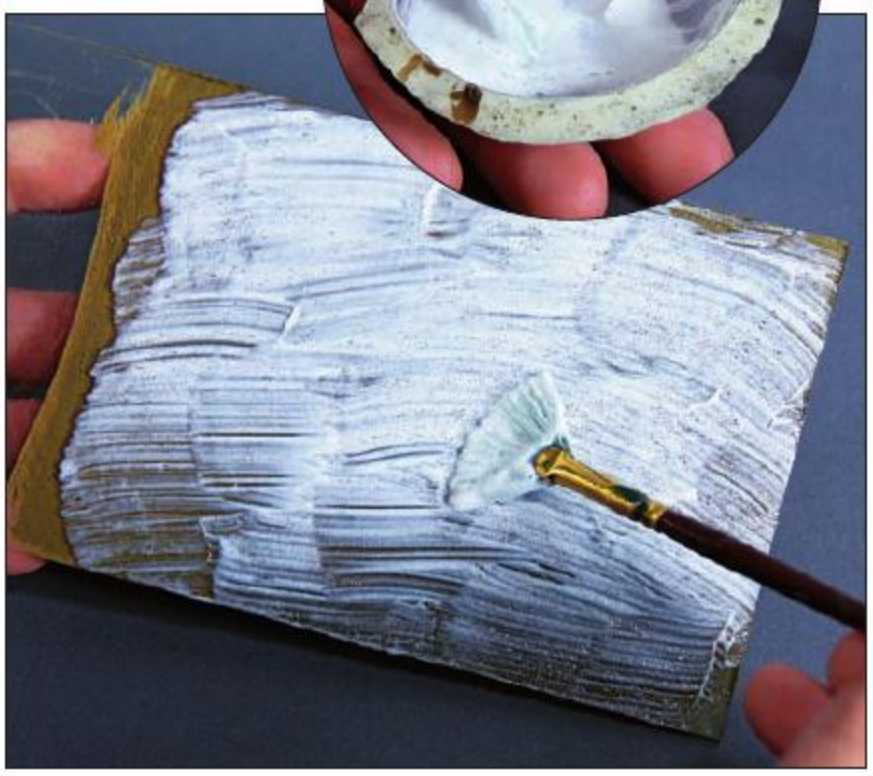


COMO SE HACE EL AGUA AGITADA

Aguas realizadas con dos productos transparentes, Quilosa 1000 usos y Titan Hevy Gel. Aunque están disponibles otros materiales parecidos, estos son los que dan mejores resultados.

Una vez pintado y dejado secar el color del fondo, con un pincel cola de abanico cubrimos la superficie con el producto de Quilosa, este material transparente proporciona una superficie deslizante.

Dejamos secar el producto anterior y preparamos un pocillo con el Gel de Titan.



Distribuimos una capa generosa de Gel cubriendo toda la superficie.

Con un aerógrafo y una presión de dos atmósferas soltamos el aire puntualmente y a golpes, de tal forma que se superpongan unos a otros, trabajamos de arriba hacia abajo.

El resultado una vez seco es excelente, con unas formas aleatorias, aunque controladas, similares a olas y espuma muy convincentes.

F-16

TAMIYA 1/32

Durante la primavera de 1999 la OTAN se embarcó en una campaña de bombardeos sistemáticos sobre el territorio de ahora extinta Yugoslavia. Al margen de intereses nacionales, la finalidad de la campaña era poner fin a la limpieza étnica que las fuerzas serbias estaban llevando a cabo sobre la población de origen albanés, así como al éxodo de refugiados hacia los países vecinos, que amenazaba con desestabilizar el área de los Balcanes. Como parte de esta campaña se diseñó la Operación Fuerza Aliada (Operation Allied Force), en la que participaría este F-16CJ, perteneciente al 78th Expeditionary Fighter Squadron.

6CJ (Block 50)

FUEGO SOBRE LOS BALCANES

Javier López de Anca

Cuando llegaron a mis manos las primeras revistas de Euromodelismo lo que pude ver en aquellas páginas me parecía de otro planeta y totalmente fuera de mi alcance. Sin embargo, gracias a ellas fui intentando mejorar, leyendo una y otra vez aquellos artículos, cada vez más decidido a hacer algo parecido. Con el paso del tiempo, logré algún premio en pequeños concursos pero no dejaba de sentir que quería continuar mejorando y aprendiendo más. En aquellos años no contábamos con el acceso a Internet de ahora y yo no conocía a nadie a quién preguntar. De modo que cogí mi última maqueta terminada, un F-117 de Tamiya, y me fui a la redacción con la intención de que alguien me echase una mano para poder seguir avanzando.

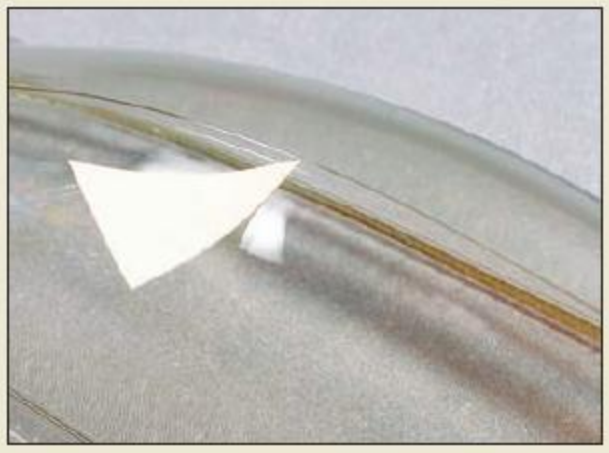
Aún recuerdo perfectamente la primera vez que entré allí. El local estaba lleno de gente haciendo aquellas maquetas que yo tanto admiraba. Les conté lo que necesitaba y me dijeron que pasase al estudio de fotografía y colocase lo que había traído encima de la mesa, que en seguida me atendían. Así que eso hice, mientras me temblaban las manos por los nervios. Menos mal que no se dieron cuenta, ¡qué vergüenza! Al poco rato aparecieron el que entonces era el redactor jefe, Guillermo Coll, y el director de la revista, Rodrigo Hernández Cabos. Después de los saludos, ambos se pusieron a examinar la maqueta durante dos minutos, que a mí me parecieron dos años, hasta que Rodrigo levantó la cabeza y me dijo una frase que siempre recordaré: "esta pieza ya está para publicar". Tras tratar de guardar las formas por la alegría, salí de allí flotando. Aunque aún quedaba lo más duro: esperar tres meses hasta ver publicado mi primer artículo en el ya lejano número 125 de Euromodelismo y poder cumplir un sueño.

Desde entonces, y hace ya doce años, he conocido a muchos amigos y maestros y no he dejado de colaborar con ellos de manera asidua. Por el camino han ido surgiendo todo tipo de proyectos, desde un pequeño review hasta Airplanes in Scale, un libro de doscientas páginas. Aún hoy cuando entrego un nuevo trabajo me siguen dando las gracias. Lo que no saben es que soy yo el que les doy las gracias a ellos por haber confiado en mí aquel día de 2002.

La estrategia se basada en una campaña prolongada de bombardeos aéreos que acabara con objetivos estratégicos como puentes, fábricas o centrales eléctricas. Por eso, se había decidido que el 4 de mayo de 1999 tendrían lugar dos oleadas sucesivas de ataques sobre territorio serbio. Todos los miembros de la coalición participaban en mayor o menor medida aportando materiales y equipo y aquel día un grupo de cuatro F-16CJ de la USAF habría de salir en misión de soporte a aviones británicos, franceses y holandeses. Tras realizar con éxito la primera parte de su misión, el grupo Puma 11 fue alertado por los AWACS de la OTAN de que un avión no identificado se encontraba en el aire. Se trataba del MiG-29 pilotado por el coronel Milenko Pavlovic, que había despegado de la base aérea de Batajnica. Tras establecer contacto, el F-16 nombre en clave Dog disparó dos misiles AIM-120B AMRAAM que, a pesar de las maniobras del piloto serbio, impactaron y convertirían el aparato en una bola de fuego. Mientras el Cuartel General de la OTAN no tardó en reconocer el primer derribo de un MiG-29 realizado por un F-16CJ durante el conflicto, Belgrado lo atribuyó a fuego amigo.

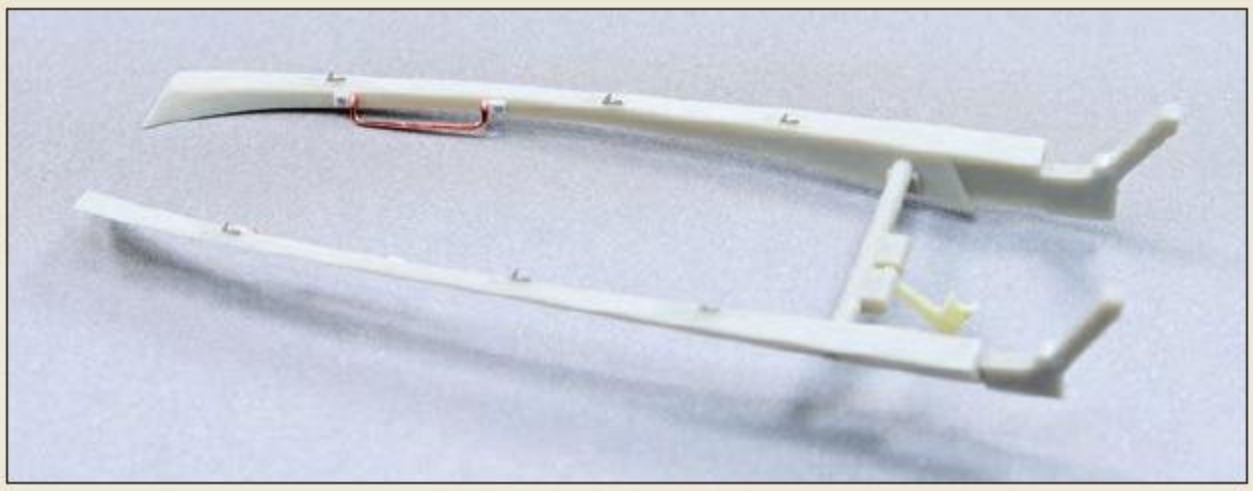
La designación CJ se utiliza de forma extraoficinal para referirse a los F-16 Block 50. Su diseño parte de versiones anteriores, mejoradas para sustituir a los F-4G en misiones SEAD (Suppression of Enemy Air Defenses), es decir, con intención de suprimir las defensas aéreas enemigas ubicadas en tierra. La primera unidad se entregó a la USAF en noviembre de 1991, aunque en años sucesivos se ampliaría la venta a Turquía, Grecia, Chile.

Tamiya nos ofrece las piezas transparentes en dos acabados: una completamente transparente y otra tintada. Hay que tener claro la decoración que vamos a querer porque en función de ella tendremos que elegir una u otra.

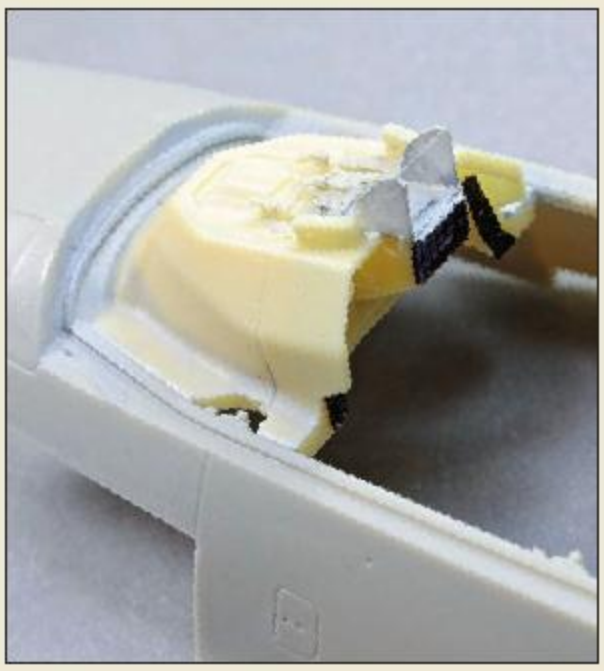


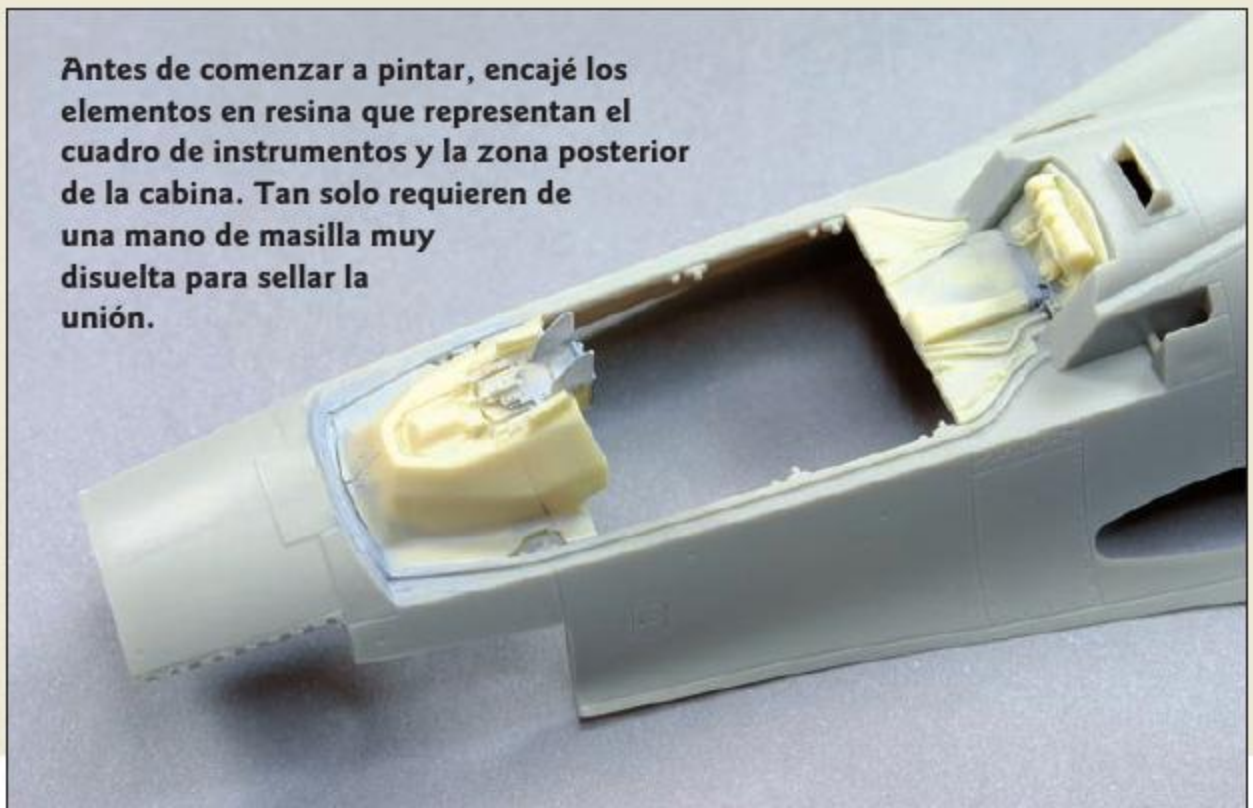
Comencé por solucionar el que puede ser el único defecto de la maqueta: la marca del molde en la cúpula acristalada, que es preciso eliminar por completo.

Para ello, tras raspar con una cuchilla la línea en relieve, se han emplearon lijas de diferentes grosores para igualar la superficie. Por último, solo quedó pulirla con Compound de Tamiya hasta volver a obtener una pieza brillante y transparente.

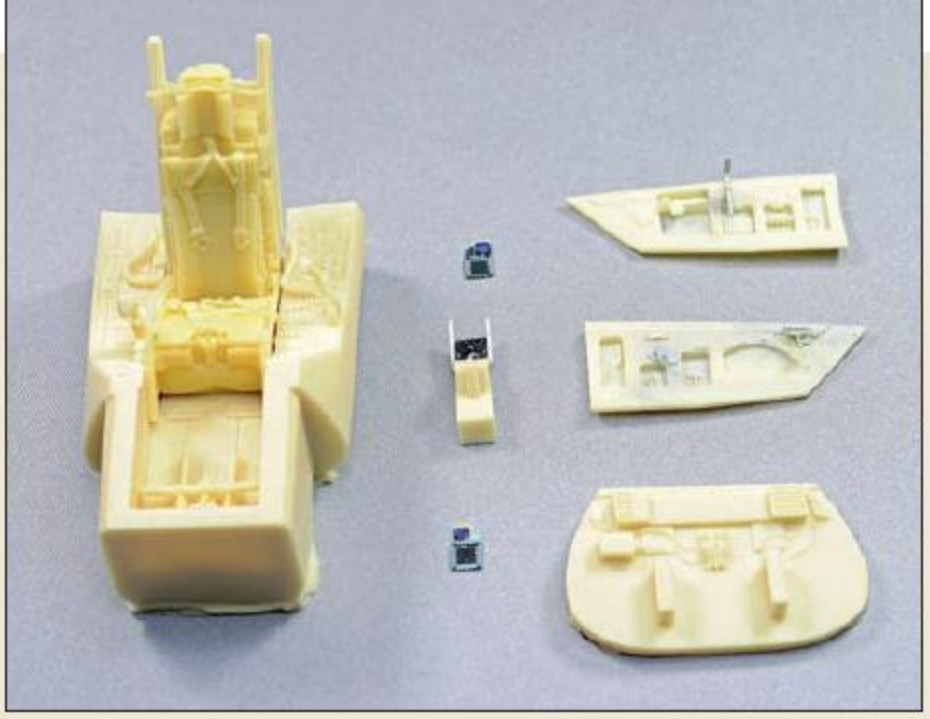


La cúpula va pegada sobre un bastidor que mejoré añadiendo el sistema de cierre en fotograbado, las asas y el actuador.





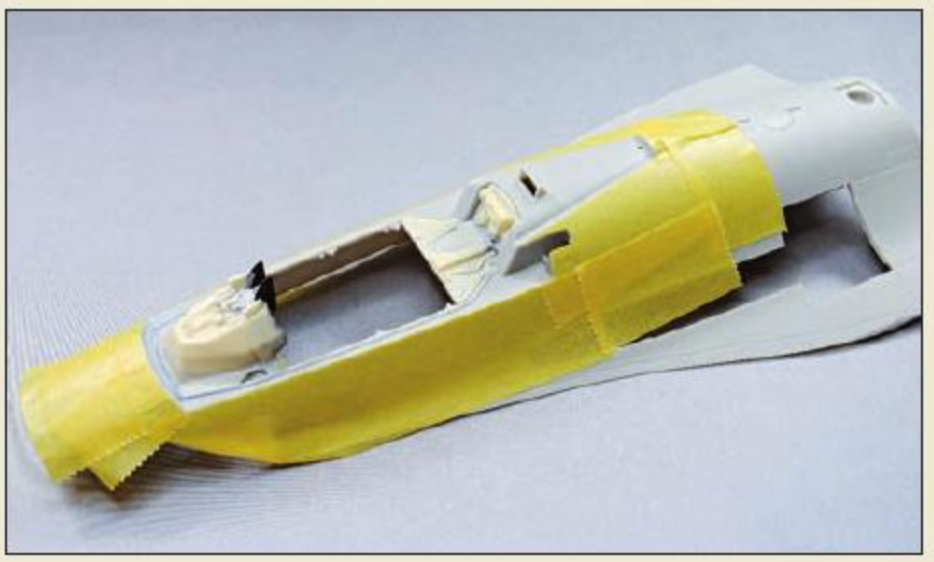
Antes de comenzar a pintar, encajé los elementos en resina que representan el cuadro de instrumentos y la zona posterior de la cabina. Tan solo requieren de una mano de masilla muy disuelta para sellar la unión.

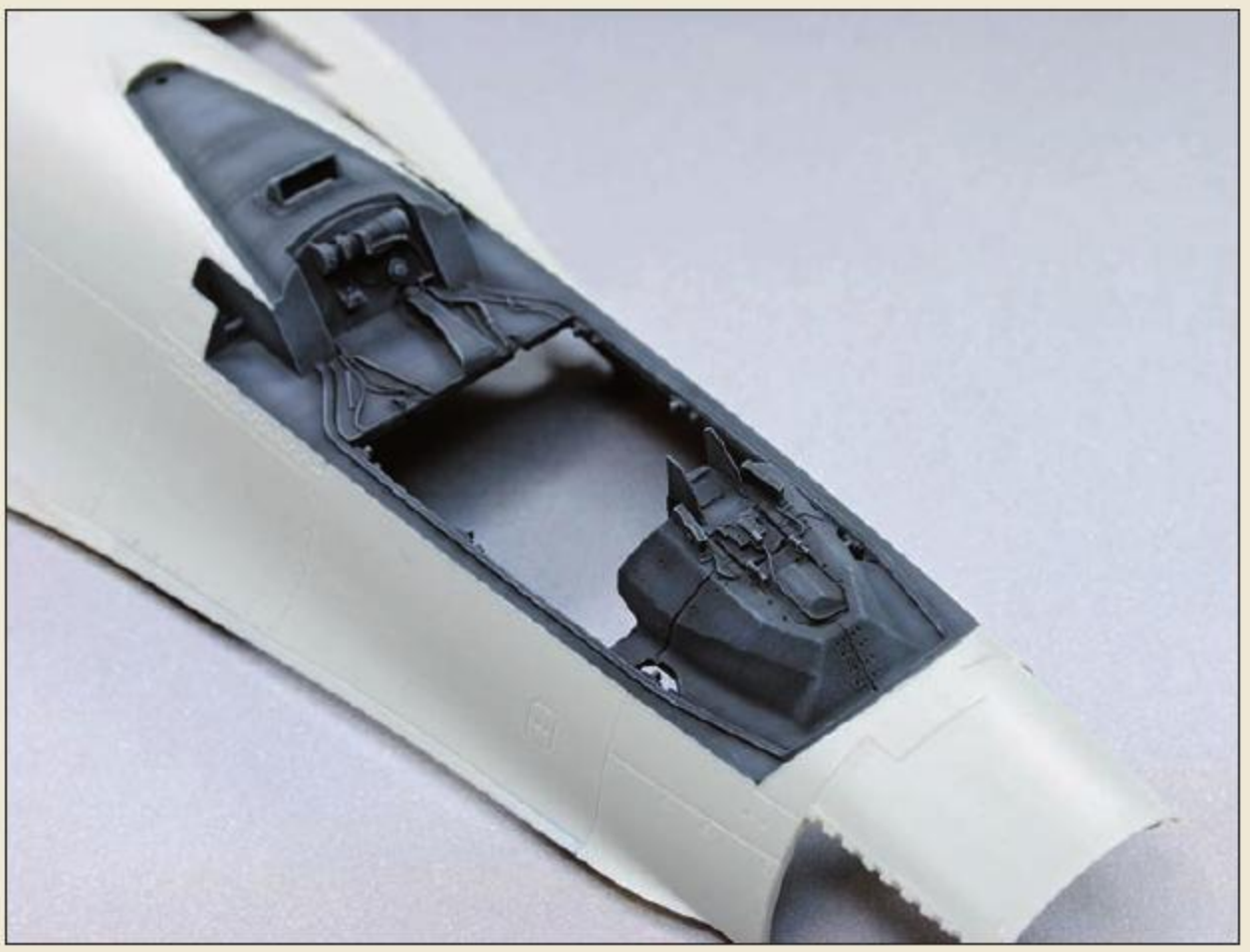


El despiece de la referencia de CMK es bastante sencillo aunque el detalle quizás sea demasiado básico para los estándares actuales. A pesar de que se trata de un fotograbado coloreado, lo pegué pues se volverá a pintar sobre el mismo.

Aunque no es necesario, preferí enmascarar los alrededores de la cabina para no mancharlos y evitar que se acumularan capas de pintura de forma innecesaria.

Los cristales han sido enmascarados por ambos lados y se pintarán antes de pagarlos en su lugar.



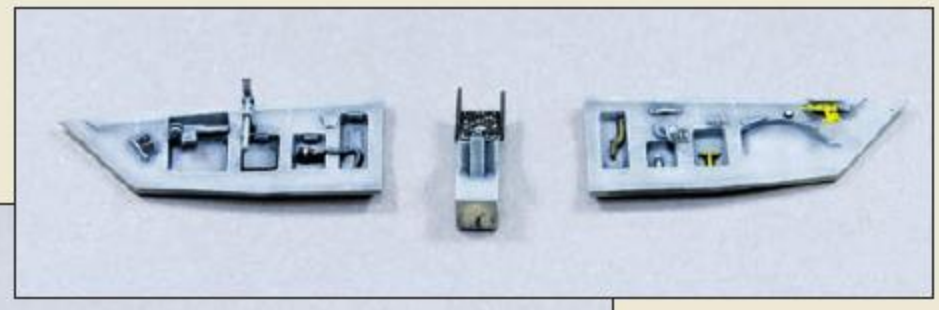


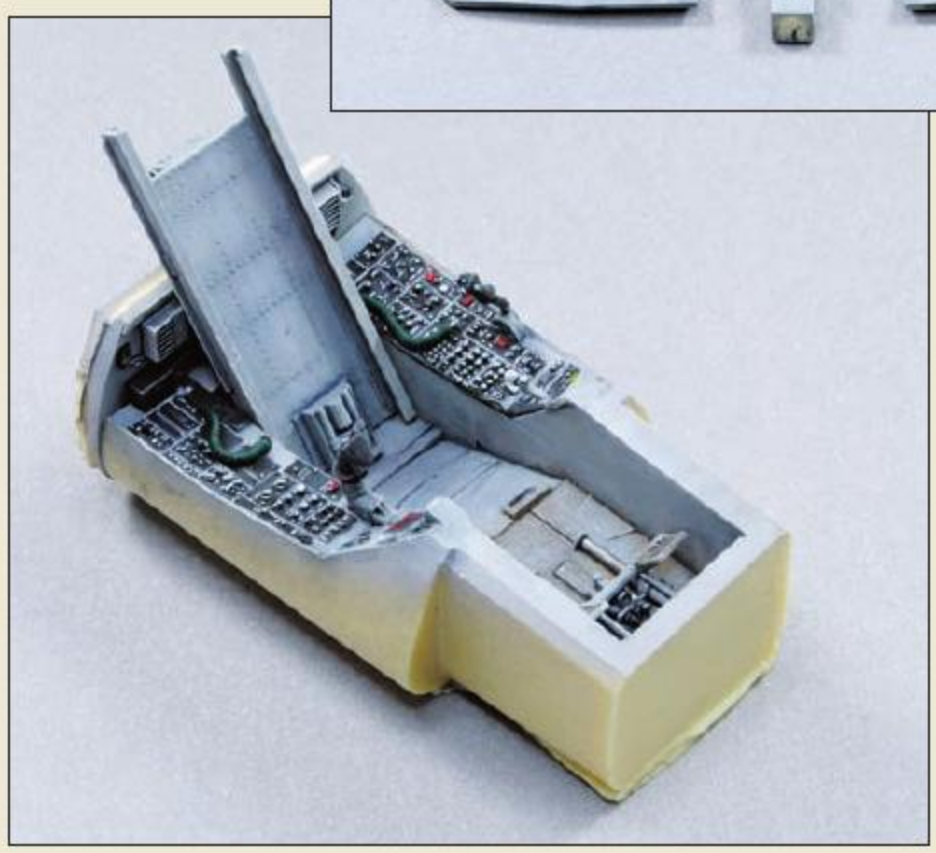
Pinté las zonas de la cabina que van en negro usando como base XF-69. Para las luces y sombras empleé XF-24 y XF-1, respectivamente.

Las partes más visibles del panel de instrumentos son las dos consolas MFD, que representé apagadas empleando un verde oscuro. Sobre este, deposité una generosa cantidad de barniz satinado.

Los detalles se han pintado a pincel y los desconchones con lápiz acuarelable de color gris medio.

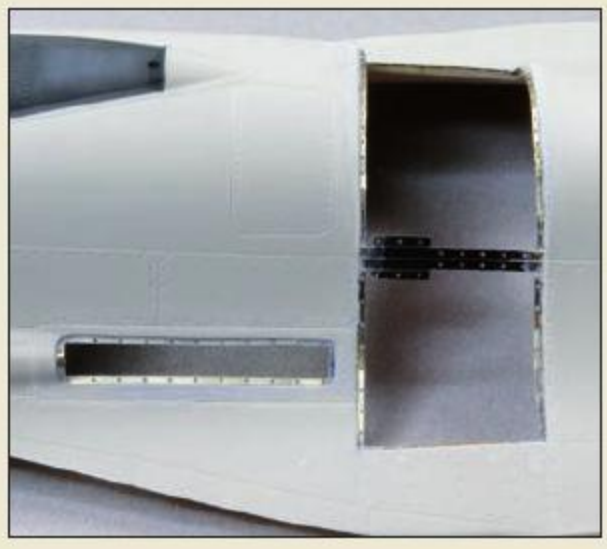
Igual que hice anteriormente con el color negro pinté el resto de la cabina con gris. El tratamiento es ligeramente diferente, ya que en esta ocasión di un lavado de óleo negro y una mano de pincel seco con gris claro.





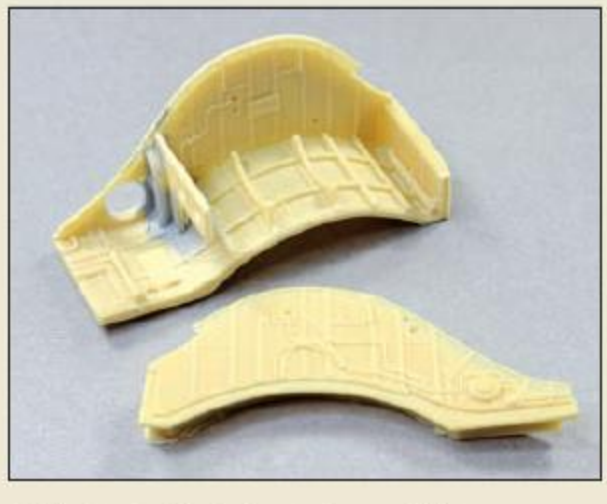
Tras dejar secar, volví a recurrir al pincel y a las pinturas de Vallejo para decorar los detalles de las consolas. Para los desconchones recurrí de nuevo al lápiz acuarelable.

El asiento se pintó de la misma forma que el resto de la cabina. En el caso de las superficies de tela se aplicaron luces y sombras como si de una figura se tratase.

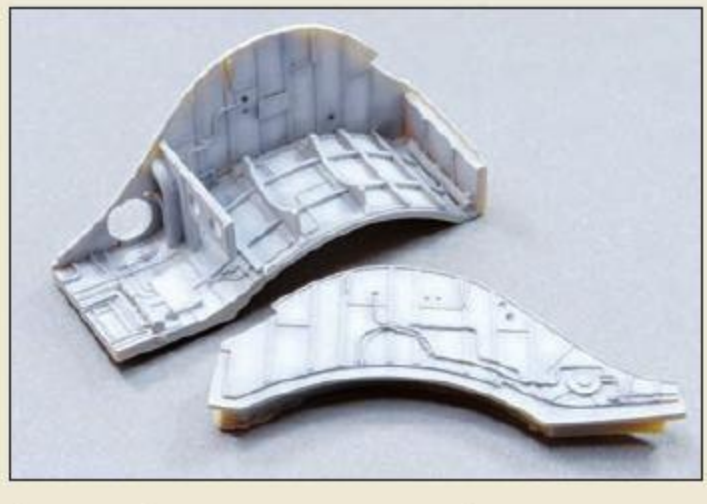


Una de las partes más complicadas al abrir un panel es reproducir el montante. En este caso aunque se incluye en fotograbado, la dificultad radica en colocarlo correctamente y no tapar los agujeros al aplicar el pegamento.

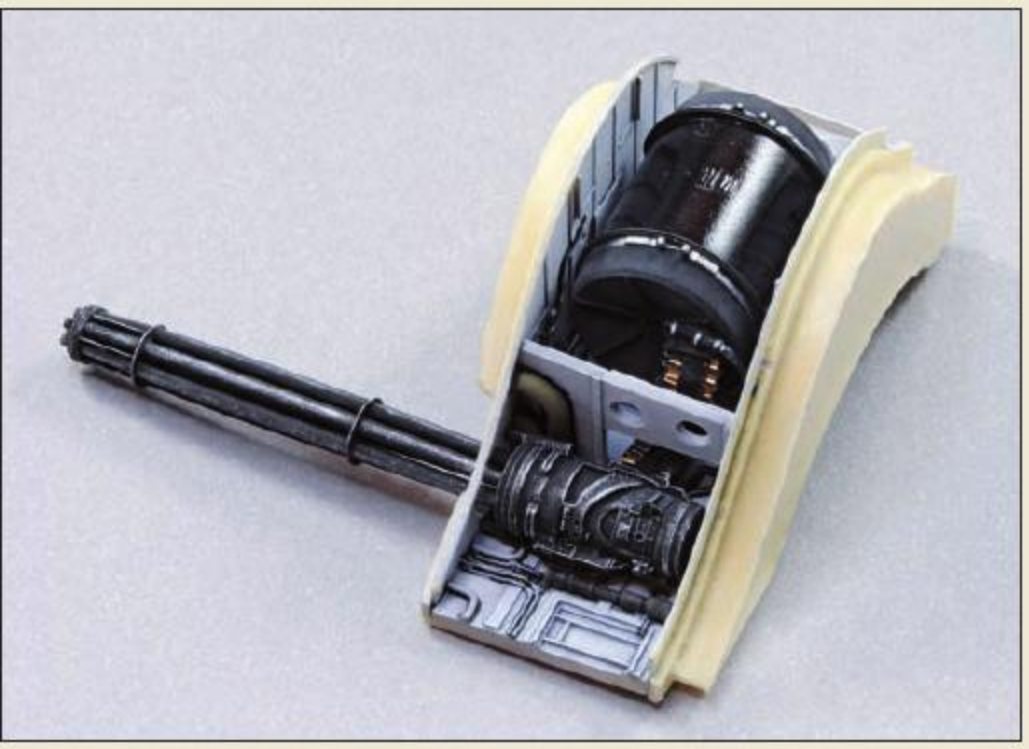
Los detalles del cañón Vulcan de CMK son magníficos. Además, incluye en el fotograbado las cintas de munición. Su encaje en la maqueta también es bueno.



El habitáculo del cañón está bien detallado, aunque al pegar las piezas requerirá de algo de masilla e ir comprobando que todo encaja correctamente.



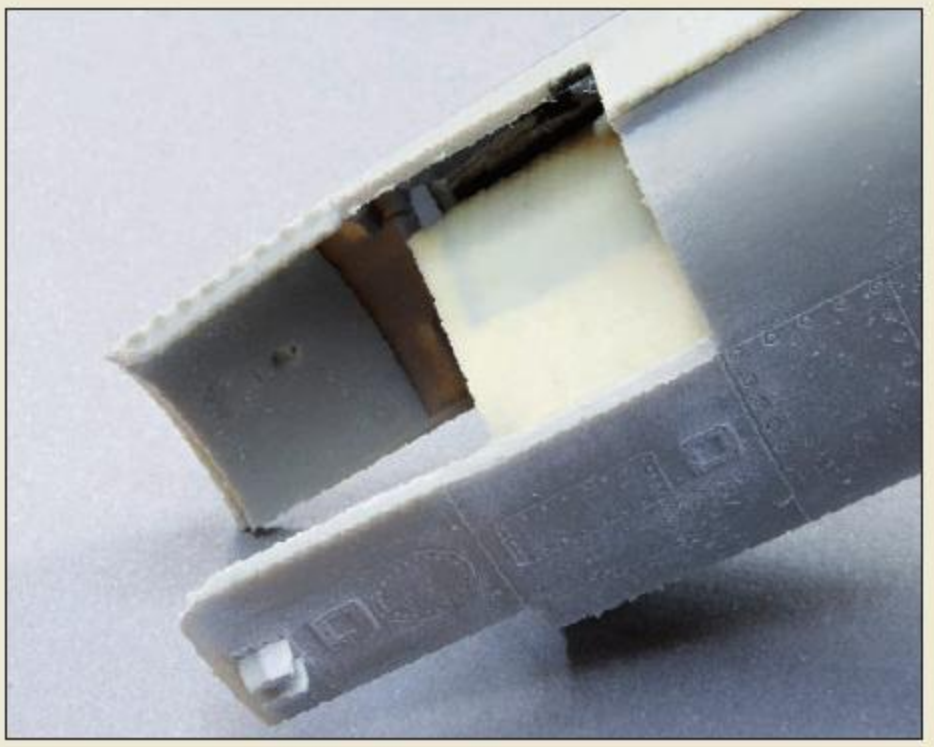
Comencé con una capa gruesa de pintura que capaz de soportar los posteriores procesos de desgaste. Además obtuve una luz y una sombra para ganar volumen.



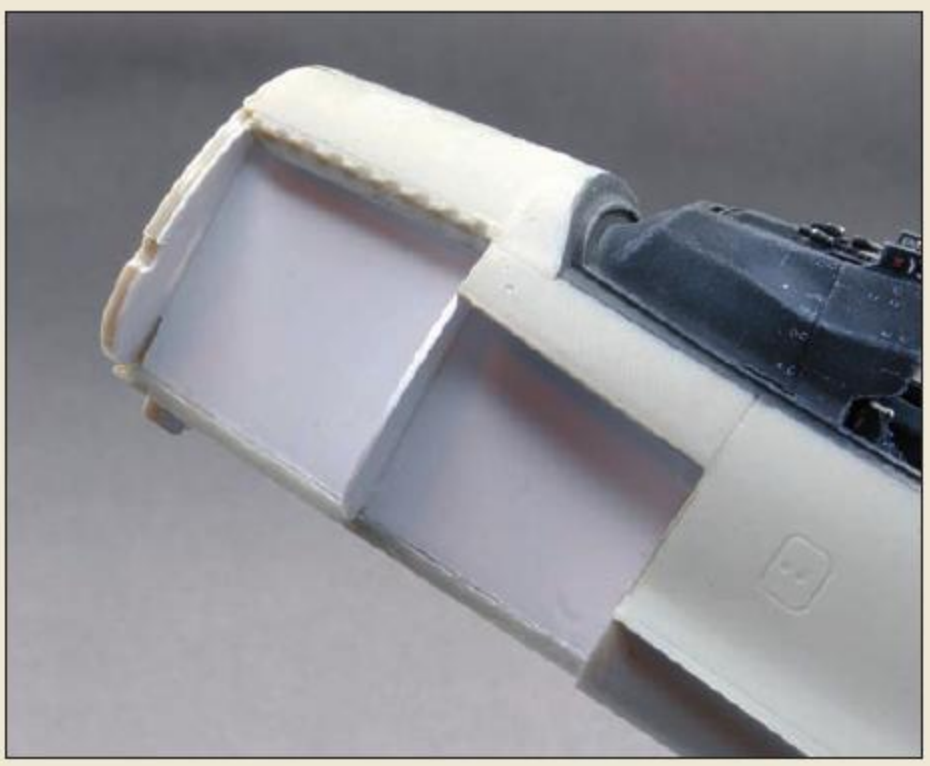
A excepción del negro brillante del tambor, el resto de detalles se pintaron con acrílicos Vallejo y un pincel del número 1.

Tras asegurarme de que todo el conjunto encajaba perfectamente, pinté a pincel con verde oliva dorado de Vallejo el montante sobre el que se atornillan las tapas del cañón. A continuación, lo perfilé con negro.

A pesar de que encaja bien, la toma de aire plantea el problema de la unión de las dos piezas. En la foto aparece la tercera mano de masilla y aún se aprecia la junta. Por eso habrá que enmasillar las veces que sea necesario, pues el único secreto para estas dificultades es tener paciencia.

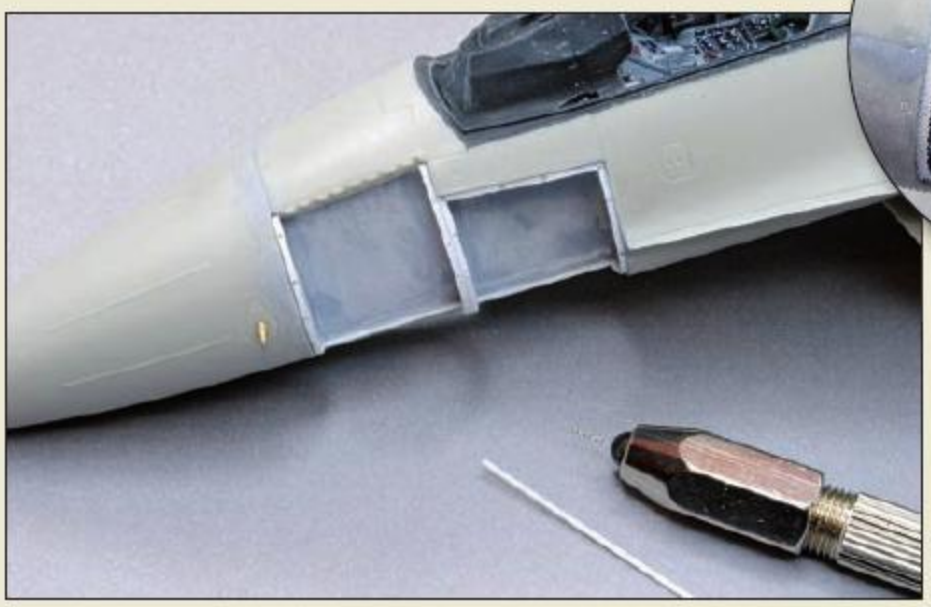


Al realizar los cortes correspondientes a las tapas de electrónica tuve que extremar el cuidado ya que quería conservar las piezas para usarlas posteriormente. Para esto es muy útil un juego de sierras finas, de aquellas que parecen fotograbados.

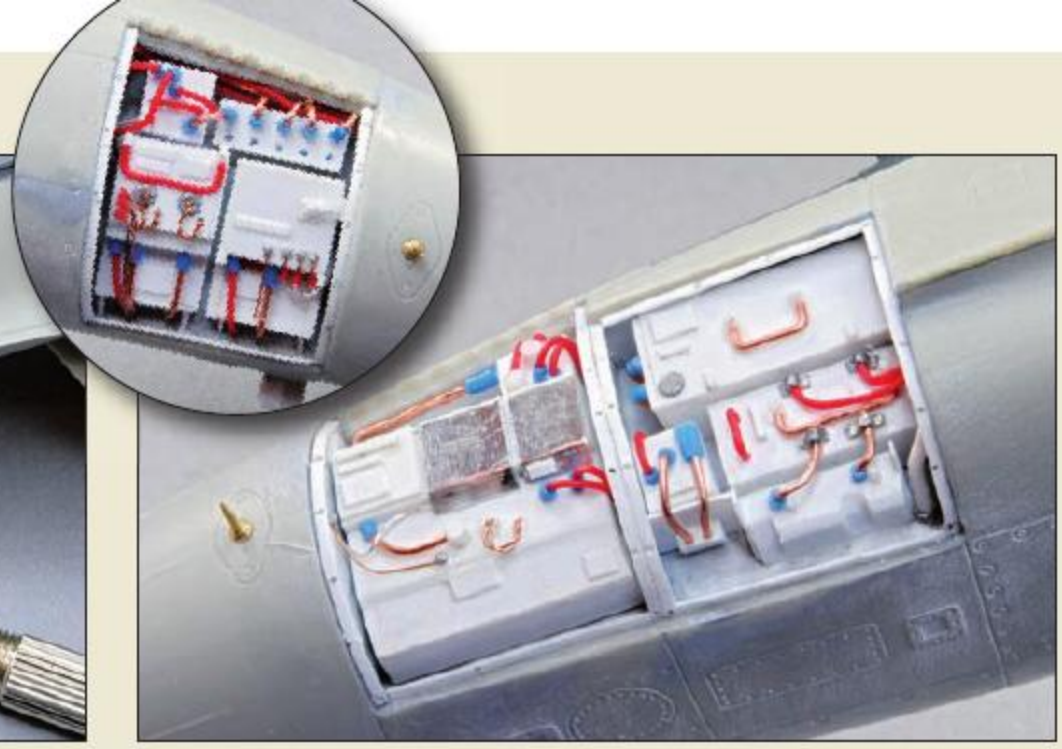


El primer paso consistió en realizar con lámina de Evergreen el cajeado donde irá la electrónica. Es importante dejar secar bien y enmasillar si fuera necesario.

El principal inconveniente que encontré al querer usar las piezas de plástico de la maqueta para las tapas fue su grosor. No hay más remedio que adelgazarlas con limas y lijas hasta conseguir adaptarlas a la escala.



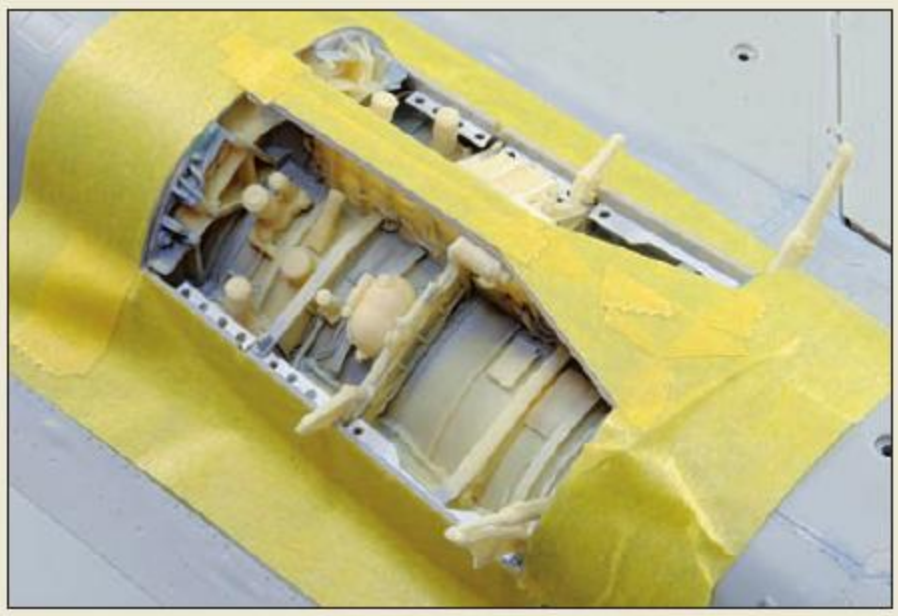
El siguiente paso consistió en realizar los montantes. En este caso usé una varilla de 0,5mm en la que he practiqué los agujeros donde enroscan los tornillos con una broca de 0,3mm.

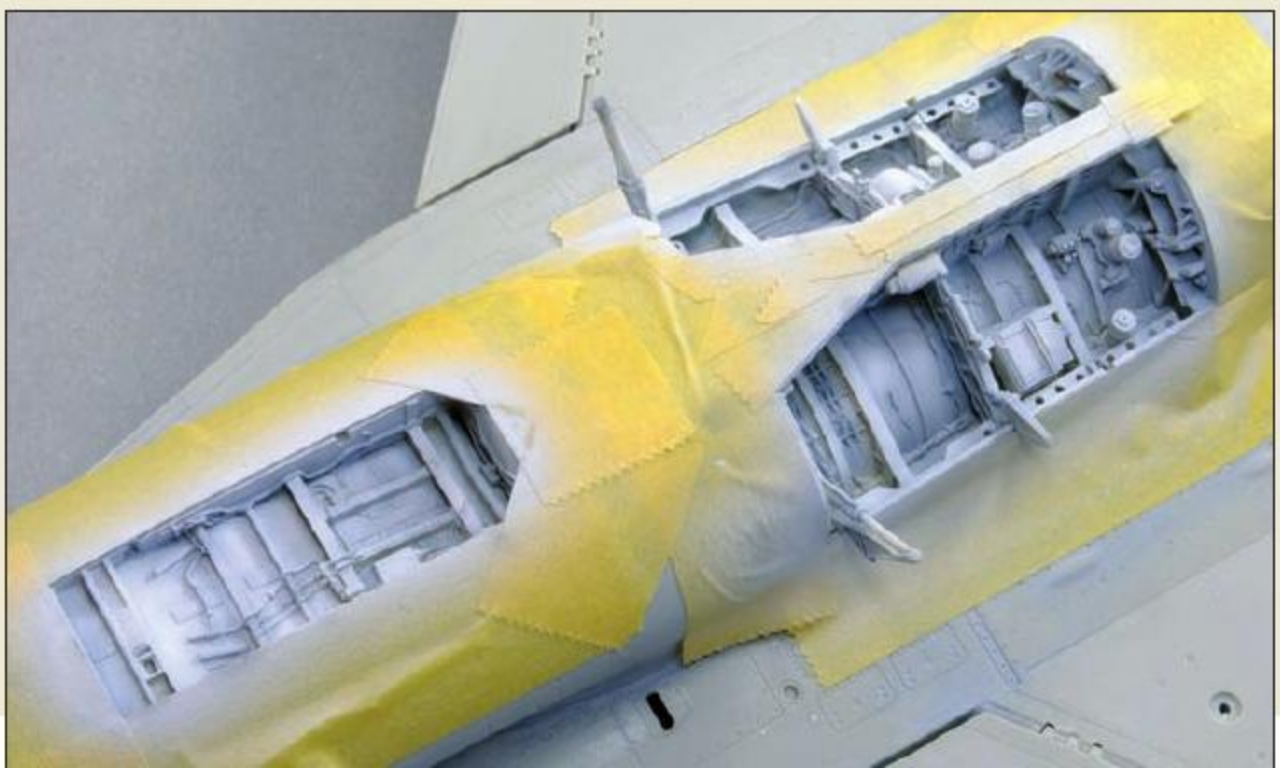


Empecé a rellenar las bahías pegando los elementos más grandes, a continución los pequeños detalles en plástico y, por último, el cableado.

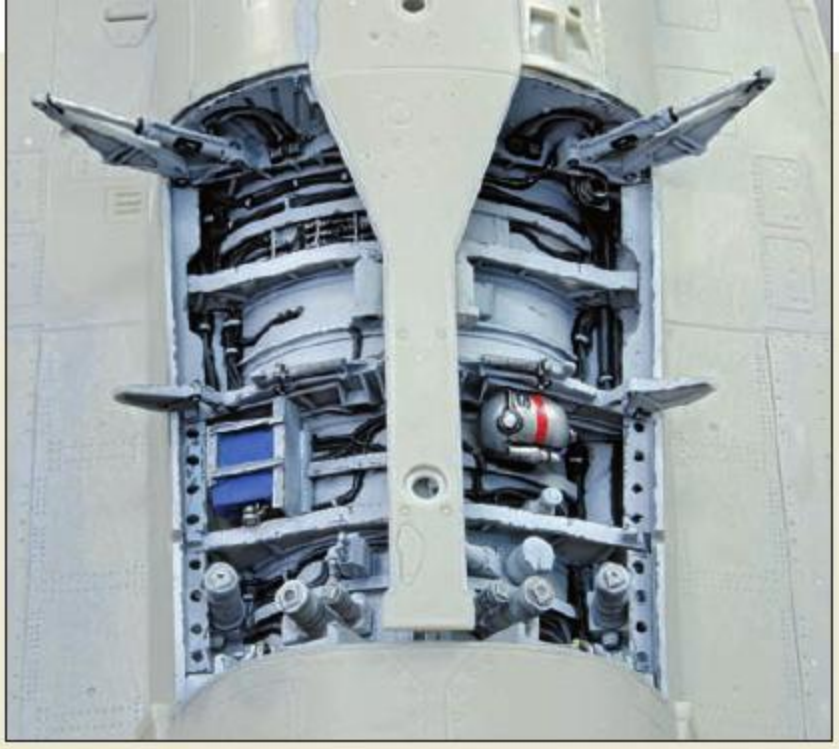
Sobre una base de blanco de Tamiya aplicado con aerógrafo, decoré todos los detalles a pincel con acrílicos de Vallejo. Para esto es imprescindible hacerse con buena documentación fotográfica de los compartimentos.

Aunque el encaje de las piezas de resina del tren de aterrizaje no sea malo, hubo que recurrir a la masilla para terminar de ajustarlo correctamente. Llegados a este punto y antes de aplicar el pegamento, hay que asegurarse de que las piezas están bien posicionadas, ya que de lo contrario el avión podría quedarnos torcido.

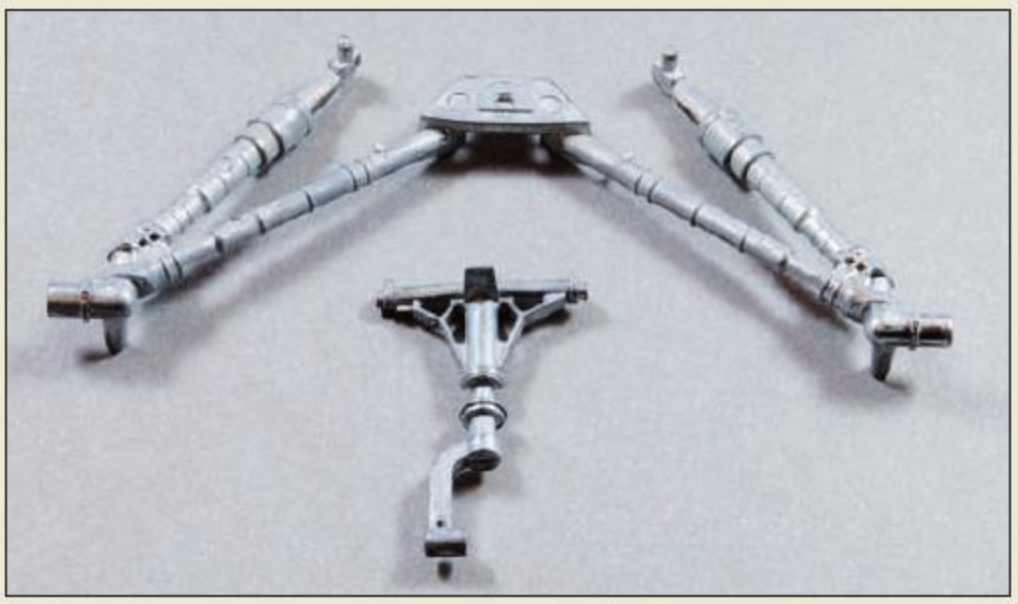




Una vez más recurrí al blanco de Tamiya, al que añadí una gotas de gris, para aplicar la base. Con gris oscuro muy diluido, perfilé todos los detalles y aclaré con blanco puro las zonas de máxima luz.

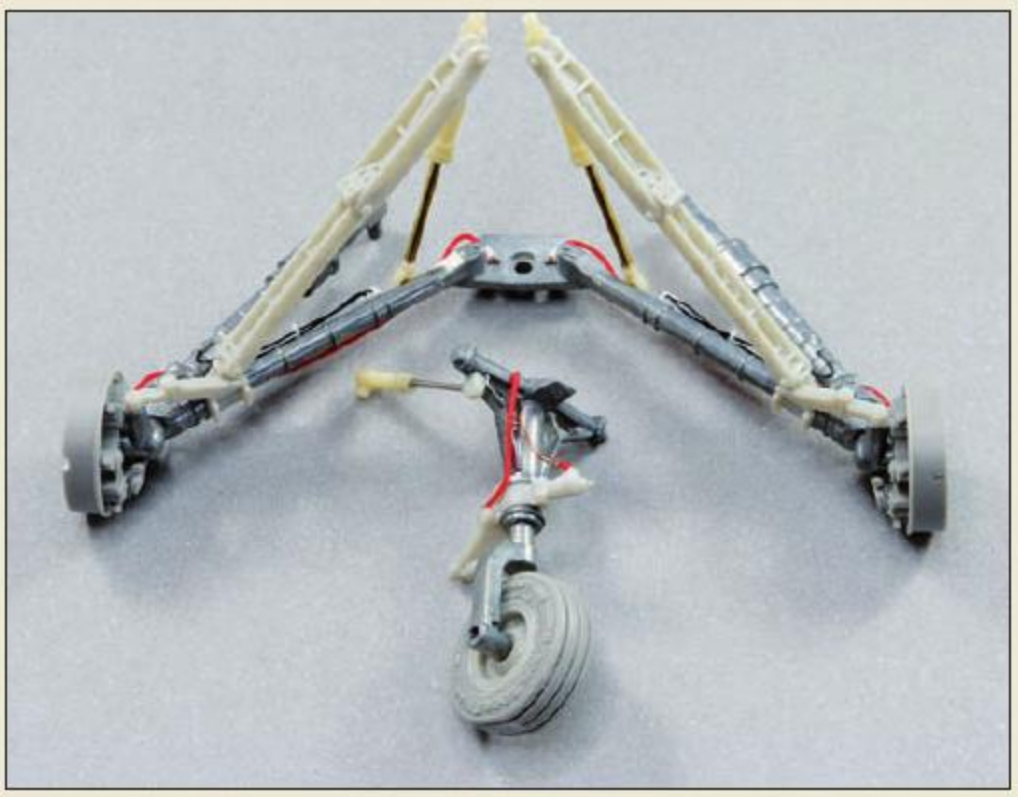


Además de pintar los detalles a pincel reproduje los desconchones con un pincel fino y gris basalto de Vallejo. Foto 44: La pieza de plástico que separa ambos lados de los pozos debe quedar suelta para poder introducir después las patas del tren de aterrizaje que trabajé por separado.

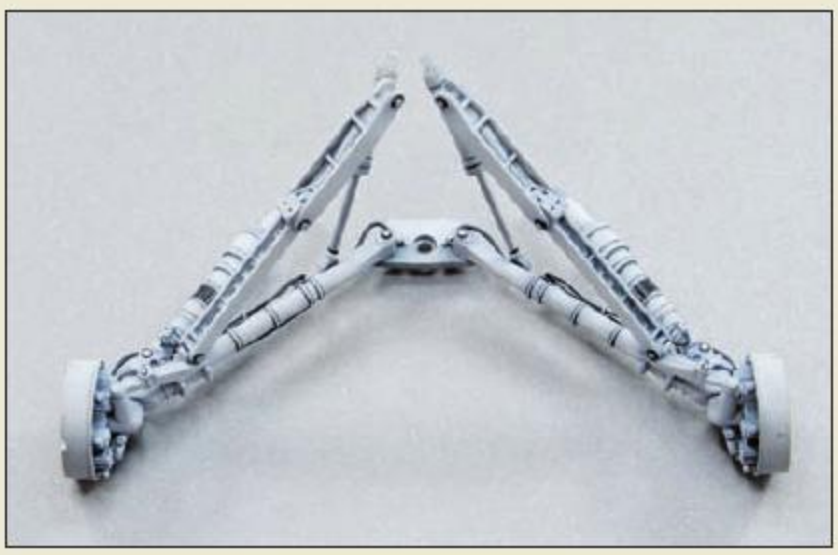


Las patas del tren de aterrizaje están fabricadas en metal, lo que aporta solidez al avión pero complica el trabajo de limpieza y detallado. Antes de empezar a trabajarlas, hay que asegurarse de que encajen correctamente.

Para limpiar estas piezas se eliminó con una lima todas las posibles rebabas e imperfecciones. Después se pulieron con un cepillo de cerdas metálicas para igualar las superficies y dejarlas listas para añadir los detalles.



Comencé el detallado añadiendo las piezas de plástico que trae la maqueta. Una vez estuvieron bien secas, pegué resinas y cableado. Todos los actuadores se sustituyeron por varilla metálica para ganar robustez.

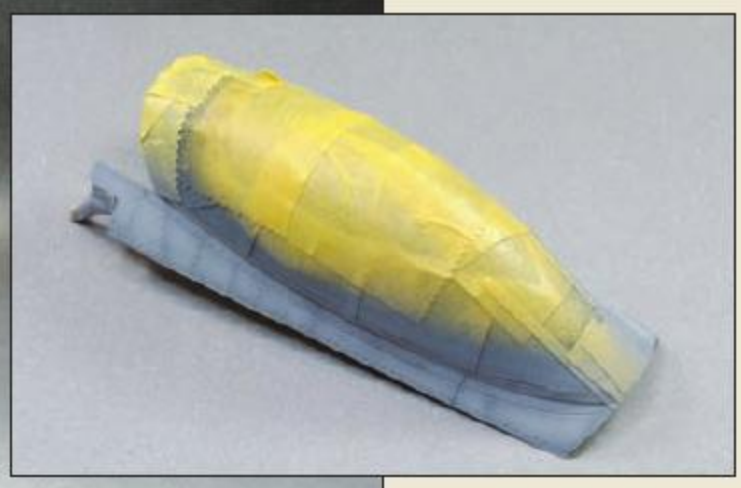


El trabajo realizado en la pintura de las patas del tren de aterrizaje fue el mismo que en los pozos. En este caso, disponía de unos stencils en fotograbado, aunque también podríamos haber empleado calcas o pintarlos a pincel.

Tras pintar de blanco las llantas de las ruedas, apliqué caucho oscuro de Panzer Aces a pincel y di un lavado general a toda la pieza con óleo negro. Cuando este hubo secado, obtuve luces a pincel seco con gris basalto.

Pegué todo el conjunto en su lugar asegurándome de que el avión quedara perfectamente equilibrado. Para terminar el tren, añadí algunos desconchones igual que había hecho antes en los pozos.

Empecé el camuflaje de las superficies superiores pintando el color más claro de la deriva y de la cabina. También obtuve luces y sombras variando la mezcla del color base.



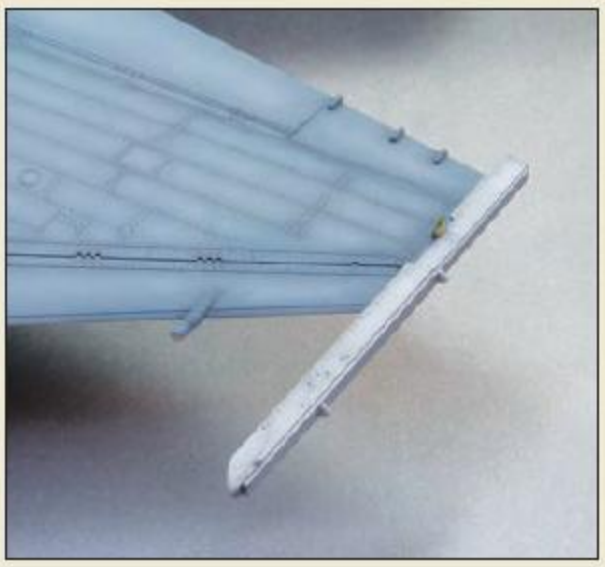
No debemos olvidar tras terminar el paso anterior que la cúpula también va en este color, por lo que podemos aprovechar para trabajarla en este momento.

Completé el resto del camuflaje superior pintando el gris más oscuro y el cono del radar. Para ello utilicé el mismo sistema de luces y sombras que el empleado en el color anterior.

Una vez más repetí los procesos anteriores, aunque en esta ocasión acentuando los contrastes ya que buscaba un mayor desgaste en la zona inferior.

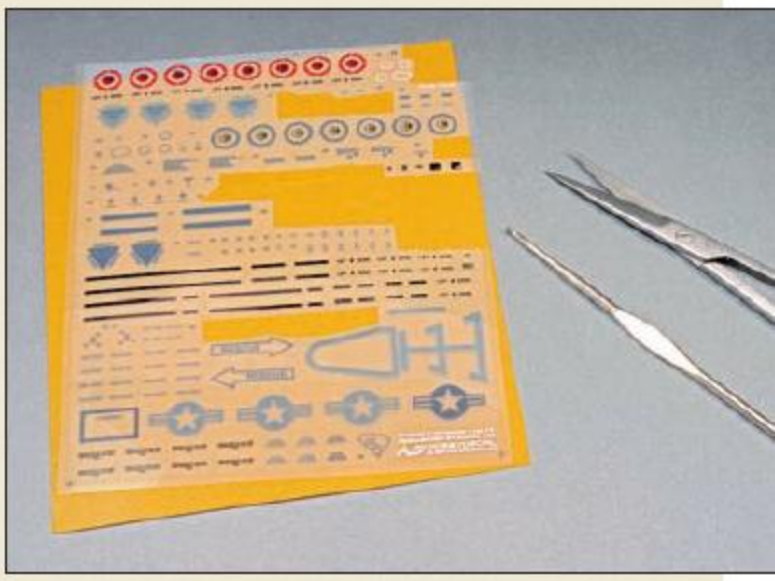
Al aplicar las sombras, las intensifiqué en las líneas de paneles y algo menos en las de remaches, pero ambas han de quedar lo suficientemente marcadas para no perder el efecto tras aplicar posteriores procesos de envejecimiento.

En el cono quise obtener algunos efectos diferentes, por lo que a los pasos anteriores le añadí unos finísimos trazos verticales con negro muy diluido realizados con aerógrafo.

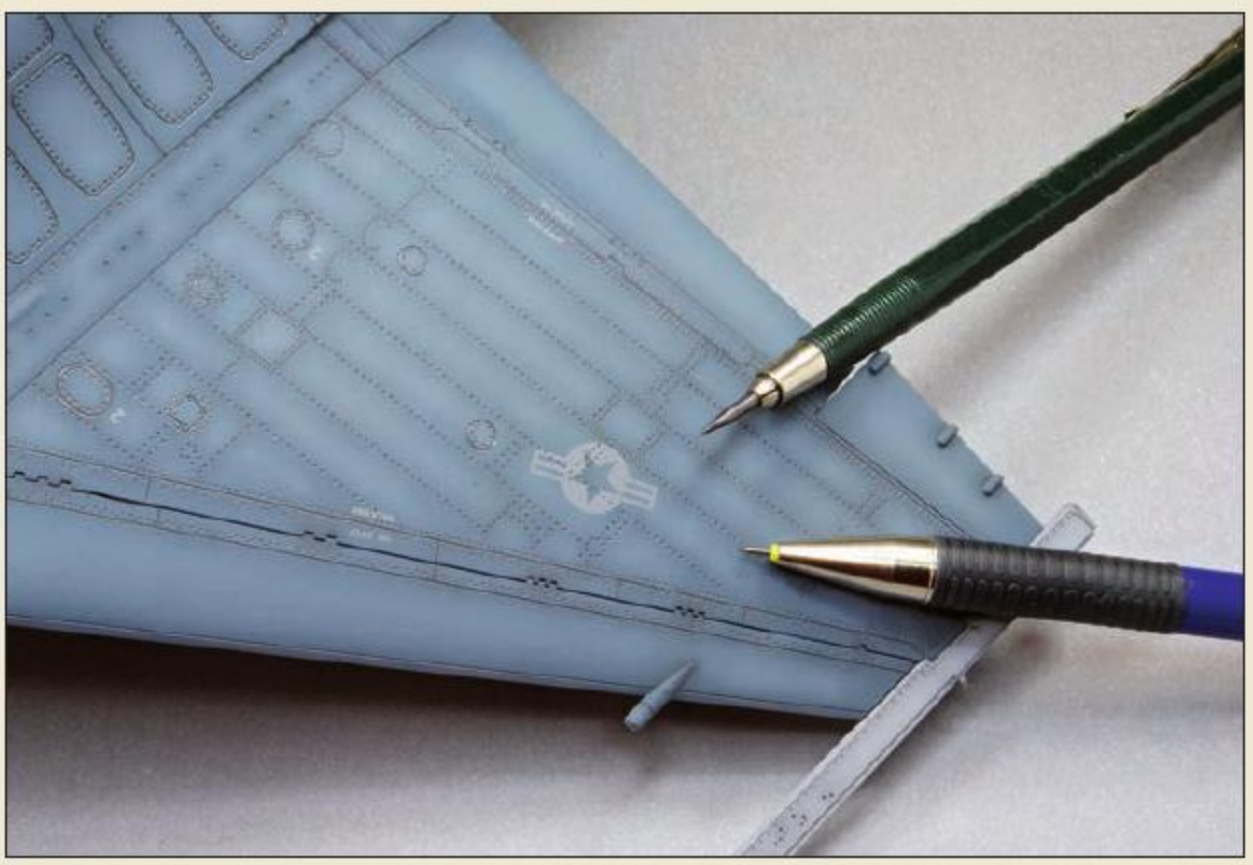


Los lanzadores de la punta de las alas llevan un color gris muy claro. Los pinté en este momento a fin de que recibieran los mismos tratamientos que el resto del avión.

Otros de los paneles que fueron especialmente resaltados intensificando luces y sombras, fueron las superficies móviles y las zonas más próximas al motor.

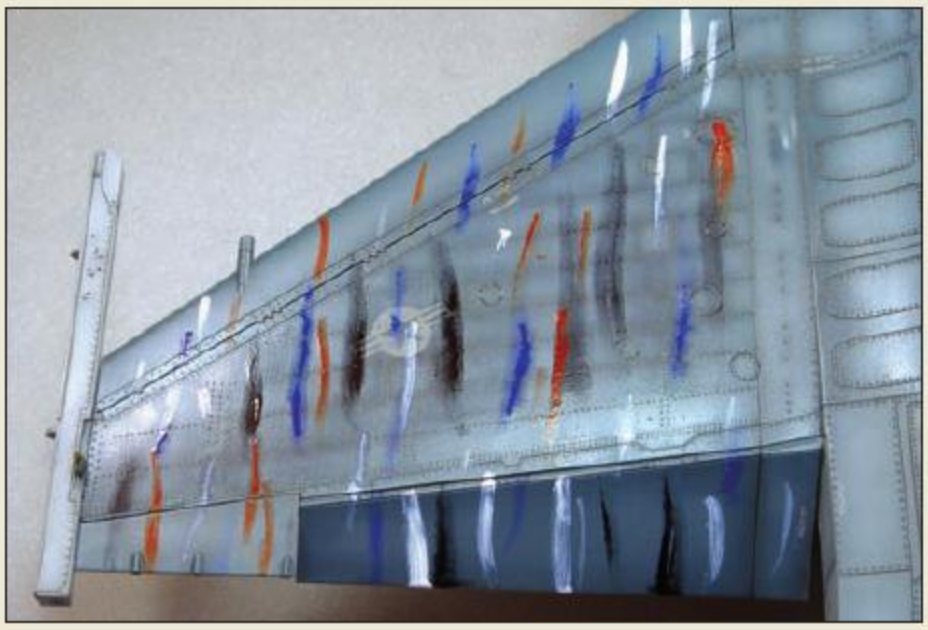


Para la aplicación de los transferibles tan sólo necesitaremos unas tijeras para separarlos y alguna herramienta con punta roma con la que podamos frotar sobre ellos. En este caso, empleé los de la marca Hobbydecal. Es conveniente tener cuidado porque mientras los impresos en negro y gris se colocan bien, no sucede lo mismo con el resto.

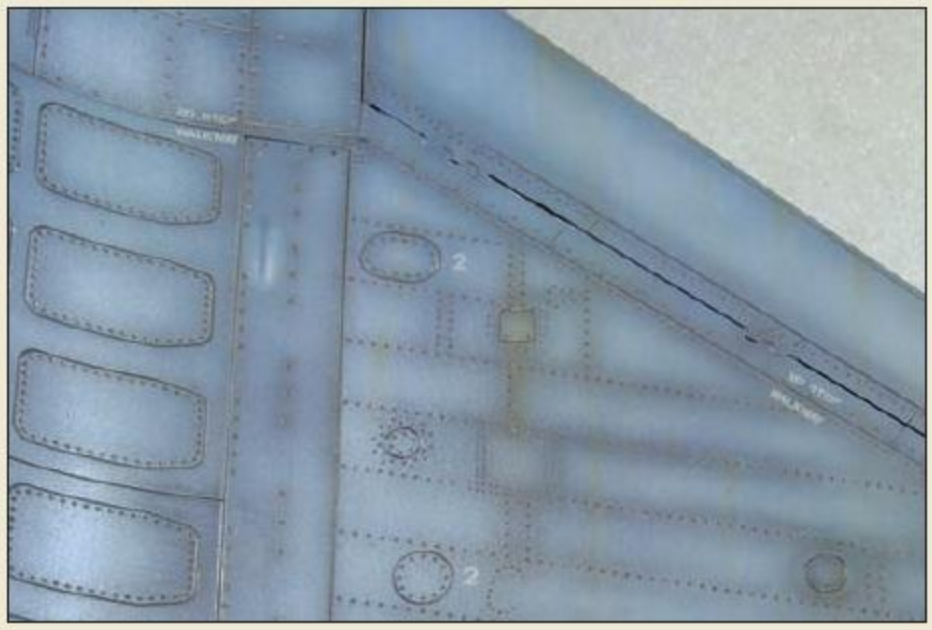


Todo el panelado del avión se realizó a lápiz. Debido a la escala preferí repasar también los remaches, aunque esto no es imprescindible pues los óleos los marcarán aunque en menor medida.

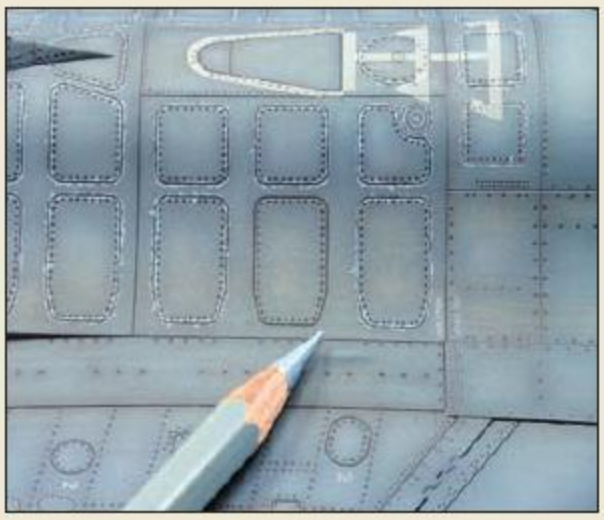
La principal ventaja de los transferibles respecto a las calcas es que no tienen una película transparente que pueda brillar. Por otro lado, también tienen un serio inconveniente: hemos de colocarlos bien a la primera, ya que no podremos moverlos una vez pegados a la superficie de la maqueta.



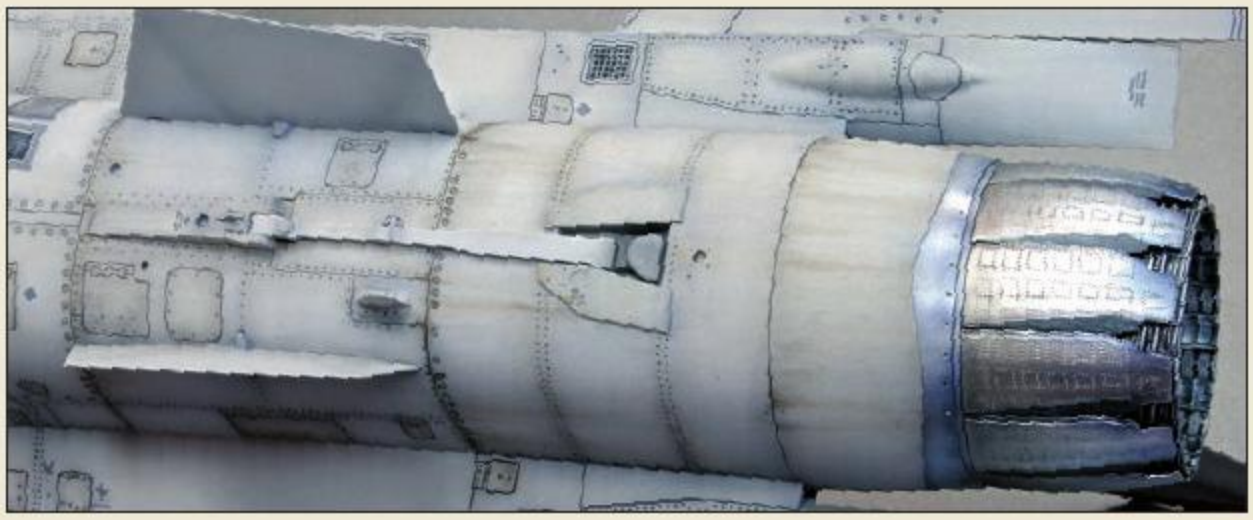
Tras humedecer la superficie con disolvente de Humbrol, deposité pequeñas cantidades de óleo que fundí con un pincel plano. La cantidad a retirar irá en función del grado de desgaste que queramos conseguir.



En esta fotografía podemos apreciar los diferentes matices que pueden obtenerse sobre la superficie, que van desde el negro hasta el blanco, pasando por tonos azulados o marrón. Con este último, conseguimos las primeras acumulaciones de suciedad en determinados lugares.

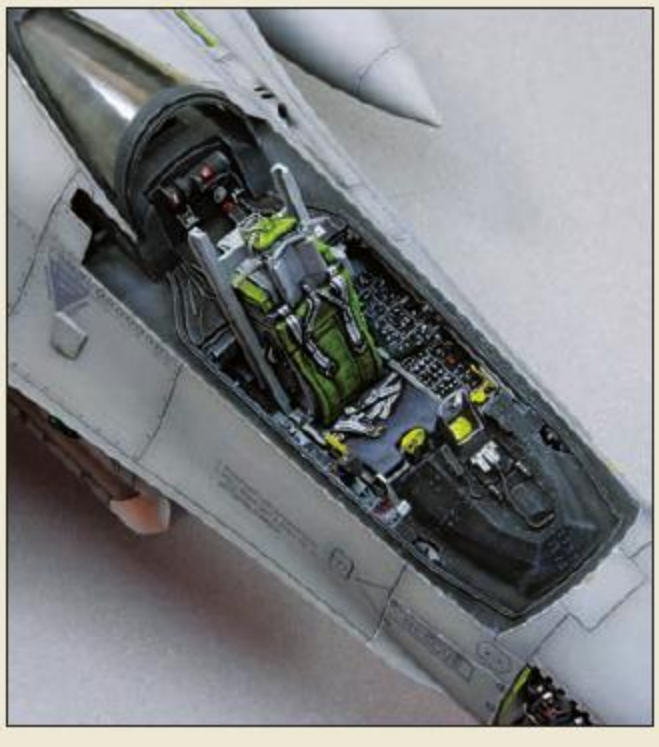


Utilizando un lápiz acuarelable gris medio, simulé todos los desconchones en aquellas zonas donde se producen habitualmente por el trasiego de la tripulación y los mecánicos.



De nuevo empleé los óleos para representar las manchas de fluidos. Hay que tener en cuenta que estas no se producen en cualquier lugar, por lo que hay que seguir las fotografías y procurar que haya variedad de tonos y formas.

Una zona en la que se suelen acumular los restos de suciedad es la parte inferior del carenado del motor. Para representarlos, volví a recurrir a los óleos, en diversos tonos de marrón. Lo primero es depositar una pequeña cantidad en la línea de panel, que después arrastré con un pincel plano humedecido en disolvente.

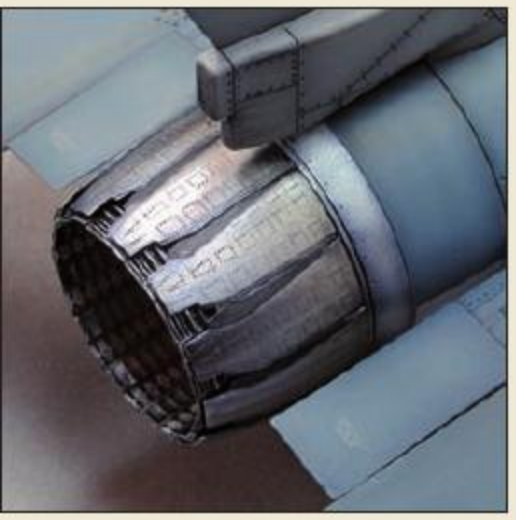


Antes de colocar la cúpula, debemos asegurarnos de que todos los elementos encajan y que no hemos olvidado los pequeños detalles.

Cuando retiremos las mascarillas que protegían los pozos y el tren de aterrizaje, es posible que haya que retocar los bordes, por lo que habrá que repasarlos con atención.

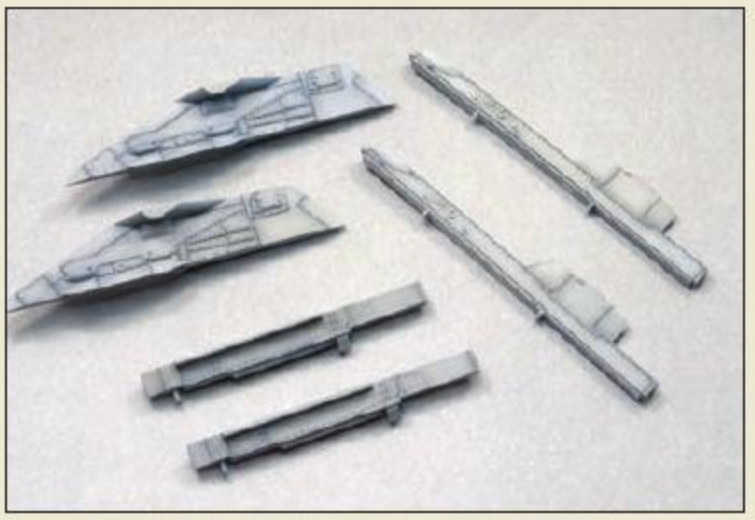
Repasaremos toda la cúpula, limpiando los pequeños restos de suciedad que hayan podido quedar, antes de pegarla en su lugar.

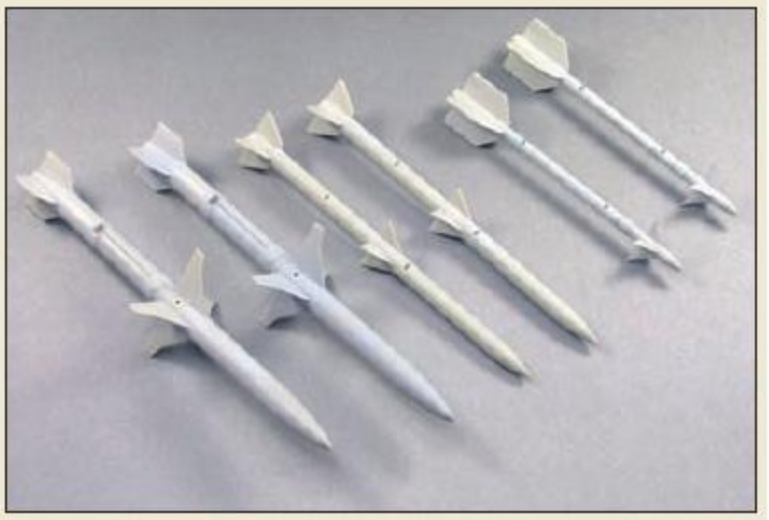
Tras aplicar una mano de aluminio de Lara, di un lavado de óleo negro. Una vez seco, con el aerógrafo, fui dando diferentes transparencias con los colores azul y naranja transparentes de Tamiya y una mezcla de dorado disuelto en un 90% de disolvente.



A la hora de pegar la turbina, hay que prestar atención para que encaje perfectamente. En este caso puede resultar muy útil el pegamento bicomponente de Araldit de secado rápido, que nos permitirá mover la pieza durante unos cinco minutos y, además, retirar el sobrante con alcohol.

Todos los soportes de las armas los fui pintando al mismo tiempo que el resto del avión. Para manejarlos con comodidad durante el proceso, es interesante sujetarlos en algún soporte que nos permita manejarlos sin necesidad de cogerlos con las manos. En este caso, el palillo es ideal porque se sujeta solo sin tener que recurrir al pegamento.





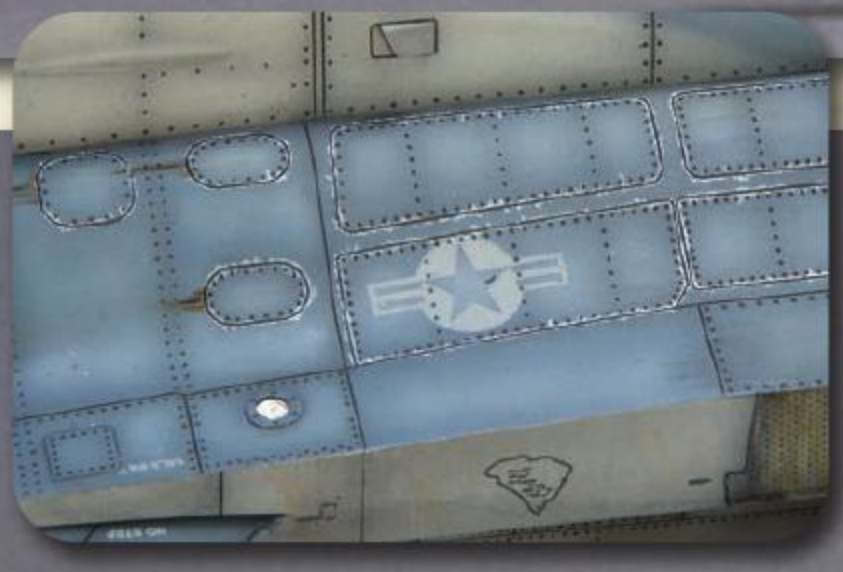
También fueron panelados a lápiz, trabajados con óleos y barnizados como el resto de las piezas.

El montaje de los misiles ha de ser especialmente concienzudo, por lo que habrá que enmasillarlos y lijarlos, eliminando cualquier resto de uniones o rebabas. Las superficies han de quedar lisas respetando la curvatura del misil. Aunque en este caso no es necesario porque la maqueta es buena y la escala grande, hay que atender al grosor de las aletas para que no estén sobredimensionadas.

En el caso del armamento, la pintura es tan importante como el montaje. Los misiles por lo general suelen estar bastante limpios pues o se han disparado o están almacenados en cajas. Su acabado suele ser satinado. Todas las calcas provienen de las referencias de Two Bobs para armamento norteamericano.

El caso de los tanques de combustible es algo diferente al resto del armamento, ya que solían tener bastante uso y raramente se desechaban. Además, solían intercambiarse de unos aviones a otros. Esto nos permite darles el acabado que más nos guste, sin tener que guardar concordancia con el desgaste general del aparato.

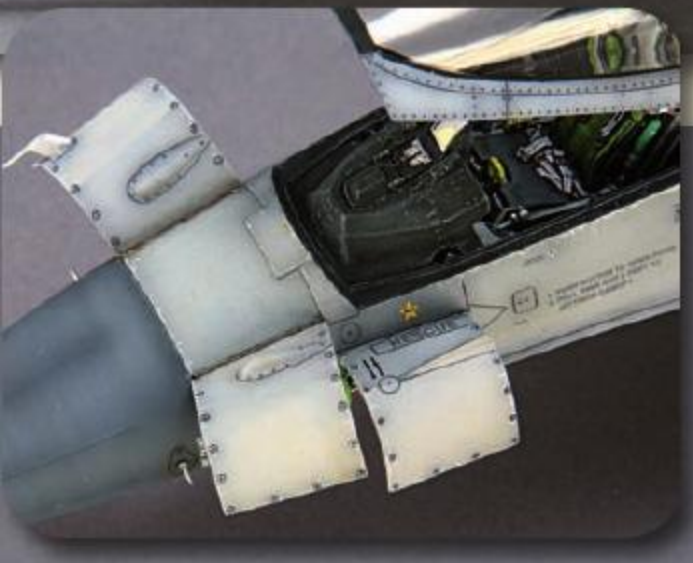
DO NOT PAINT



GAMBLERS
SW
AF 91 353

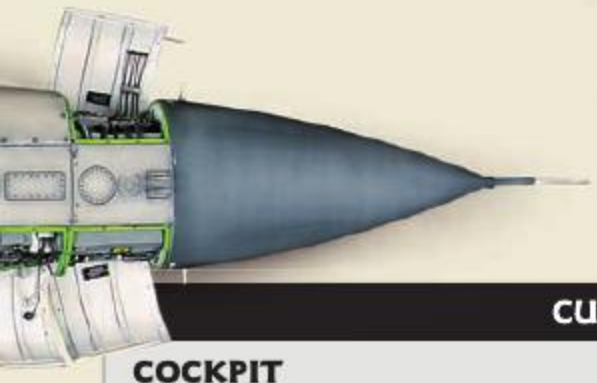
GAMBLERS
SW
AF
91
353

RESCUE
DO NOT PAINT



RESCUE

GAMBLERS



CUADRO DE COLORES

COCKPIT
Base: XF-19
Luces: 50% XF-19 + 50% XF-2
Sombras: 10% XF-24 + 90% Alcohol

RADOMO
Base: 50% XF-24 + 50% XF-53
Luces: 50% XF-19 + 50% XF-53
Sombras: XF-63

ÓLEOS
Negro, Blanco, Azul ultramar, Tierra siena tostada, Pardo van Dick y Gris payne

SUPERFICIES SUPERIORES - GRIS MEDIO
Base: 50% XF-19 + 50% XF-53
Luces: 50% Base + 50% XF-2
Sombras: XF-24

SUPERFICIES SUPERIORES - GRIS OSCURO
Base: 50% XF-53 + 50% XF-50
Luces: 50% XF-53 + 50% XF-23
Sombras: XF-63

SUPERFICIES INFERIORES - GRIS CLARO
Base: XF-19
Luces: 50% XF-19 + 50% XF-2
Sombras: XF-53

POZOS
Base: 80% XF-2 + 20% XF-19
Luces: XF-2
Sombras: XF-69

CUADRO DE MATERIALES

Tamiya
Ref. 60315 F-16CJ block 50
CMK
Ref. 5006 F-16CJ Interior
CMK
Ref. 5007 F-16CJ Armament
CMK
Ref. 5008 F-16CJ Undercarriage
Aires
Ref. 2095 F-16C Block 30/40/50/60 exhaust nozzle
Whelliant
Ref. 132002 F-16 C/CJ Wheels
Mastermodel
Ref. 32032 F-16 Pitot tube & AOA Probes
Hobbydecal
Ref. 32022V1 F-16 Stencils
Twobobs
Ref. 32029F-16C Big Mouth

MESSERSCHMITT

Tomás de la Fuente

Recuerdo con perfecta claridad el día que vi por primera vez la revista Todo Modelismo, bueno, realmente no la vi yo, la vio un amigo mio en un kiosko, mientras dábamos una vuelta, la señaló y me dijo: "mira, a ti que te gusta el tema este de las maquetas, ¿no conoces esta revista?. Era si mal no recuerdo agosto o septiembre de 1992 y me lancé ávido a la lectura de aquel primer número, y desde entonces alucinaba con las obras de aquellos magníficos modelistas, que para mí estaban absolutamente fuera de mi alcance. No creía ni por asomo que jamás yo pudiera publicar en esa revista, muchos años más tarde de eso, mi sueño se hizo realidad. Aún recuerdo la primera maqueta que publiqué para Euromodelismo: se trataba

T ME 163B KOMET

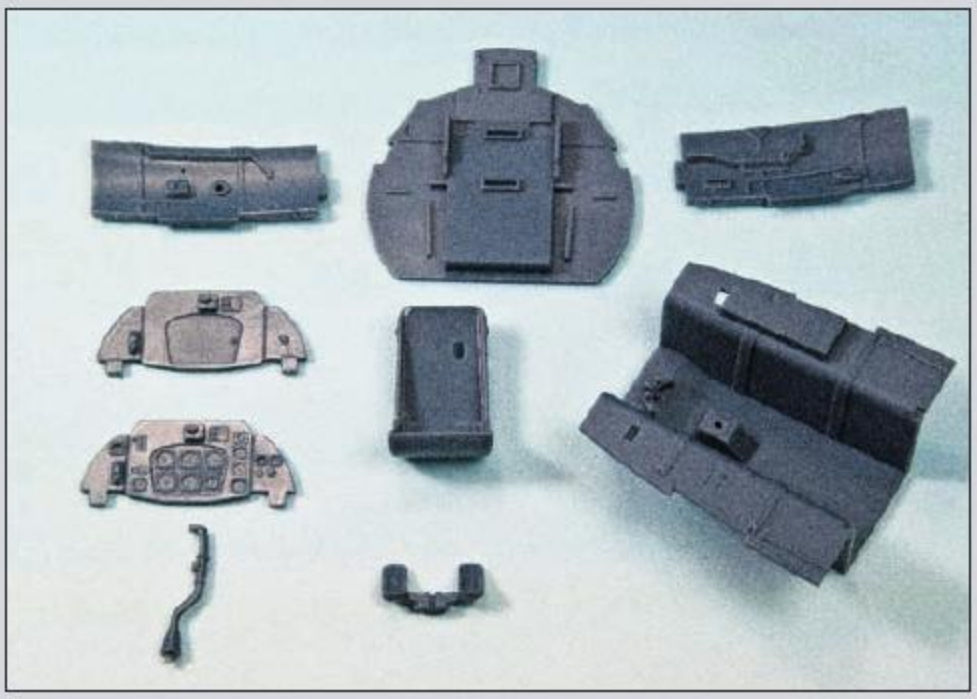
De todos los diseños de aviones alemanes de la Segunda Guerra mundial, quizá el Komet sea uno de los más radicales. Avión sin cola, con ala en diseño triangular y en flecha, rompía con todos los conceptos aeronáuticos imperantes en la época. Estaba basado en el planeador DFS 194, construido en madera, (material poco estratégico). El RLM envió dicho planeador a Peenemunde a principios de 1940, con la intención de acoplarle un motor cohete Walter HWK R1. Se consiguieron velocidades importantes, del orden de 550 Km/h, motivo que llamó la atención del RLM y pidió que se tomase en serio el proyecto y comenzase el desarrollo del Me 163A.

del Heinkel 177 Greif de Revell a 1/72. Recuerdo también cuando llamé a la redacción para pedir una plancha de fotograbado de las que hacían y me cogió el teléfono "un tal" Guillermo Coll, que me tomó el pedido con toda amabilidad y al final, cuando le dí mi nombre y dirección para que me lo enviran, me dijo "¡hombre, precisamente contigo quería hablar"!, y luego me dijo que hacía tiempo que quería contactar conmigo para que publicase artículos con ellos. Recuerdo que en aquel momento no salía de mi asombro, ¡aquella revista quería que publicase con ellos!. Ese fue el inicio de una relación que ha perdurado durante los años y que seguirá en el futuro.

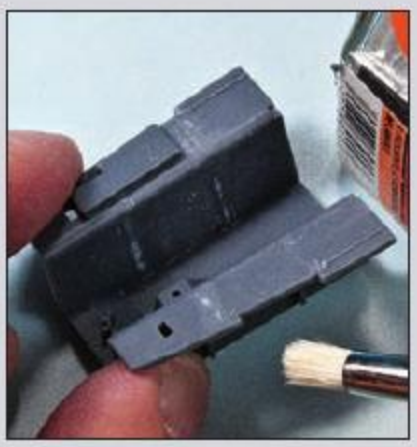
Después de varias pruebas y prototipos, se decidió en la primavera de 1943, la construcción de 70 modelos del ya muy modificado modelo B, que ya estaba armado,con un par de cañones en la raíz alar y montaba el motor Walker HKW 509A-2. Dicho motor era extremadamente peligroso, ya que estaba alimentado por una mezcla muy inestable de dos componentes: por un lado, el T-Stoff (peróxido de hidrógeno), y C-Stoff (mezcla de hidracina y metanol). Muchos accidentes tuvieron lugar durante las pruebas de carga de combustible, con lo cual dicha carga debía realizarse con extremas medidas de seguridad, también hubo muchos accidentes en los despegues, que acabaron en muerte del piloto. Los componentes eran tan energéticos, que el piloto quedaba literalmente disuelto si se producía una fuga de combustible en el interior de la cabina. De hecho, recuerdo haber leído en algún sitio, que el Komet tiene el dudoso honor de haber matado más pilotos propios que pilotos enemigos. Su radio de acción tampoco era una maravilla, ya que limitaba a unos 12-15 el vuelo del mismo, que era considerado como un interceptor de tipo local, osea, se recibía la alerta, despegaba y trepaba a la altura de los bombarderos, (cosa que debido a su ligereza hacía muy bien), y al terminar el combustible volvía a la base planeando. Su extremada velocidad 960 Km/h en las últimas versiones, tan solo daban un margen al piloto, de 1,5s para apuntar y disparar. Una máquina desesperada para un momento de desesperación, sin ninguna repercusión en la guerra.

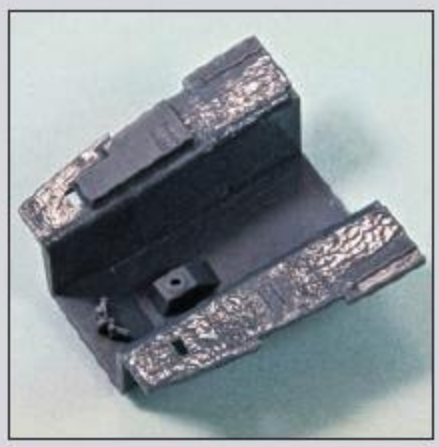
LA MAQUETA

El Komet de Meng, es una de esas maquetas a las que le tenía muchas ganas, todas las revisiones la ponían por las nubes y la verdad es que la tentación era grande. Una vez que uno se pone a montarla, se da cuenta de que tiene pequeños problemas de encaje, y hay que estar muy pendiente para que al final todas las cosas estén en su sitio y la maqueta y sobre todo el fuselaje cierre completamente cabiendo todo y sin dejar fisuras importantes. Tiene algunos rechupes en el plástico, que se resuelven con masilla.



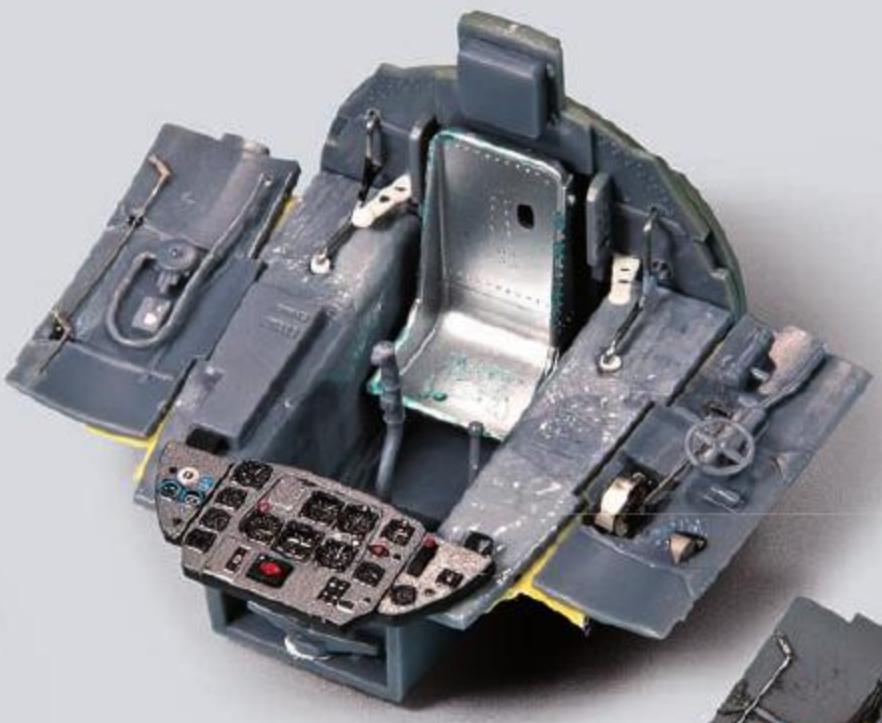
Los elementos de la cabina de Meng tienen un detalle adecuado y muy correcto, sin embargo puedo hacerle algunas mejoras.





Los laterales de la cabina eran dos depósitos de combustible con una textura rugosa, sujetos por unas cinchas. Éstas las suprimo y uso las del fotograbado de Eduard. Texturizo los deitos usando pegamento de Tamiya y un pincel de estarcidos.

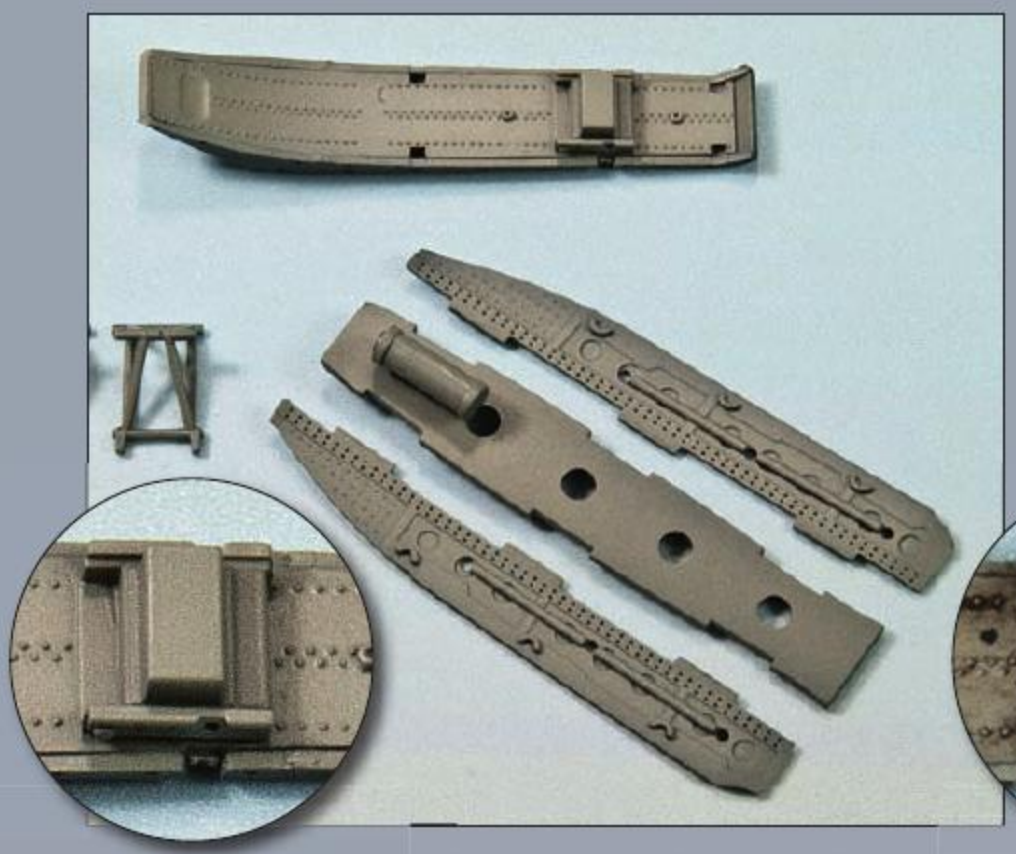
El asiento ha sido previamente pintado en color aluminio de Lara, al cual le aplico máscara líquida, para posteriormente aplicar desgastes de pintura por roce. En la imagen se puede apreciar el proceso de envejecido de los cinturones de seguridad de fotograbado, aplicando un lavado con color negro acrílico.



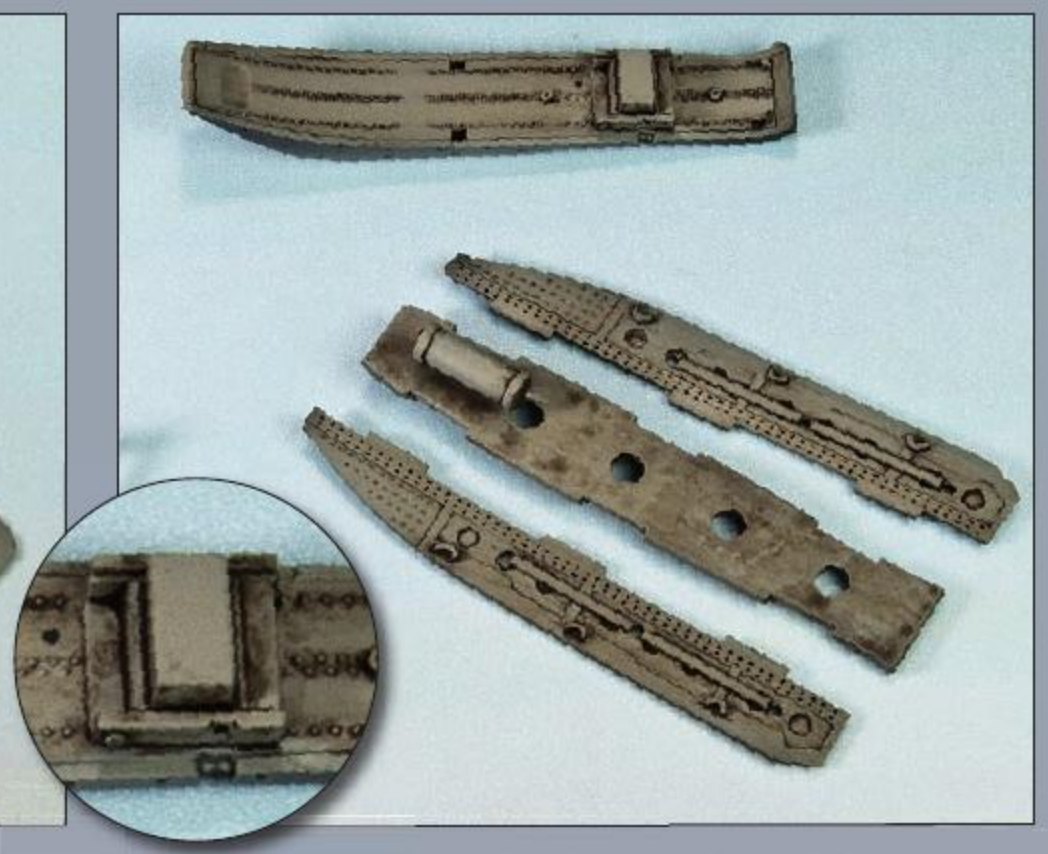
Utilizando la bibliografía de la que dispongo, mejoro con piezas de fotograbado y otras de fabricación propia. El tablero de instrumentos es el de fotograbado, al cual le aplico lavados con Wash Dark Brown de AK interactive.

La cabina está pintada con RLM 66 de Gunze, a le que he aplicado unos aclarados. También he pintado detalles con acrílicos, se ha realizado un lavado con Dark Brown de AK y luego he añadido polvo en el suelo de la misma, con pigmento European Earth de AK.

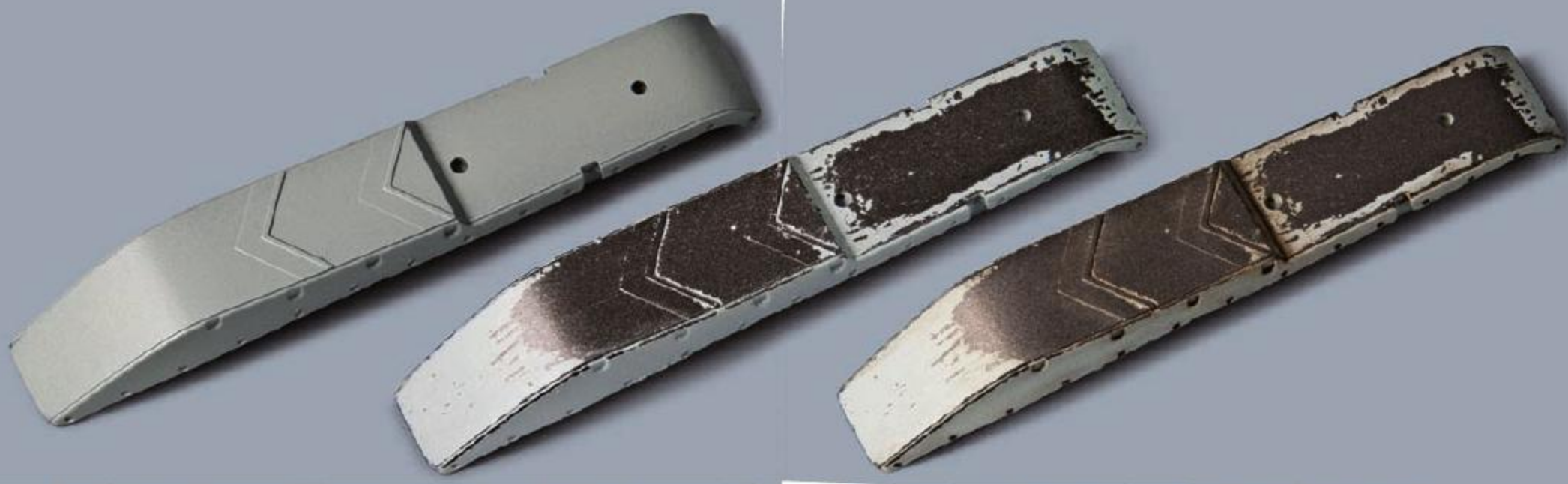
PINTURA DEL PATIN



Al patín y su pozo, le aplico una mano de RLM 02 de Gunze.



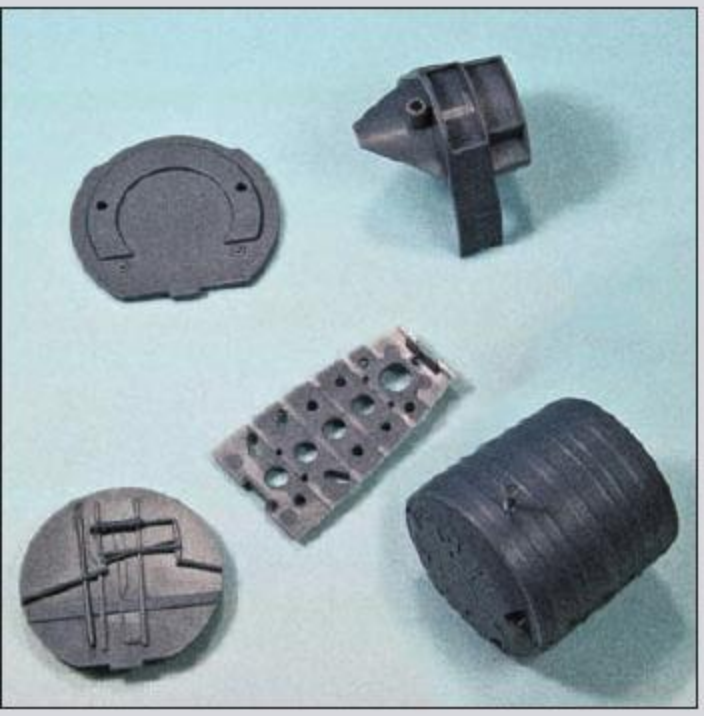
Posteriormente aplico un lavado con Dark Wash de AK.



Para la parte exterior del patín, apliqué la técnica de la laca, primero pinto con color Dark aluminium de Alclad II, después de dejar secar, aplico laca del pelo aerografiada, dejo secar unos 10 minutos y después pinto en RLM 76 de Gunze.

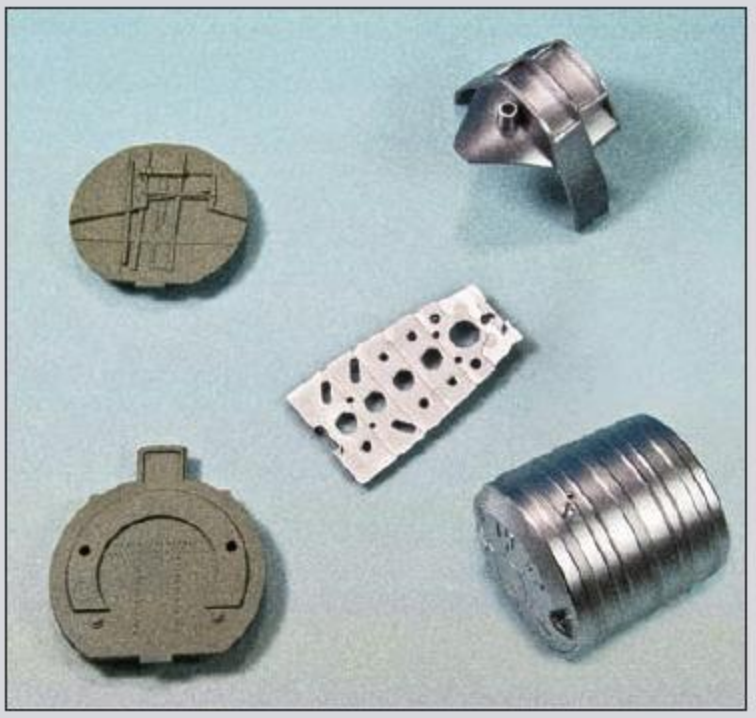
Continúo mojando la superficie pintada a los 10 minutos y con un pincel de cerdas duras y un palillo afilado retiro la pintura azul para imitar el roce producido por los aterrizajes.

Luego apliqué una capa de pigmento European Earth de AK, para dar sensación de tierra y polvo introducida entre las juntas del patín.

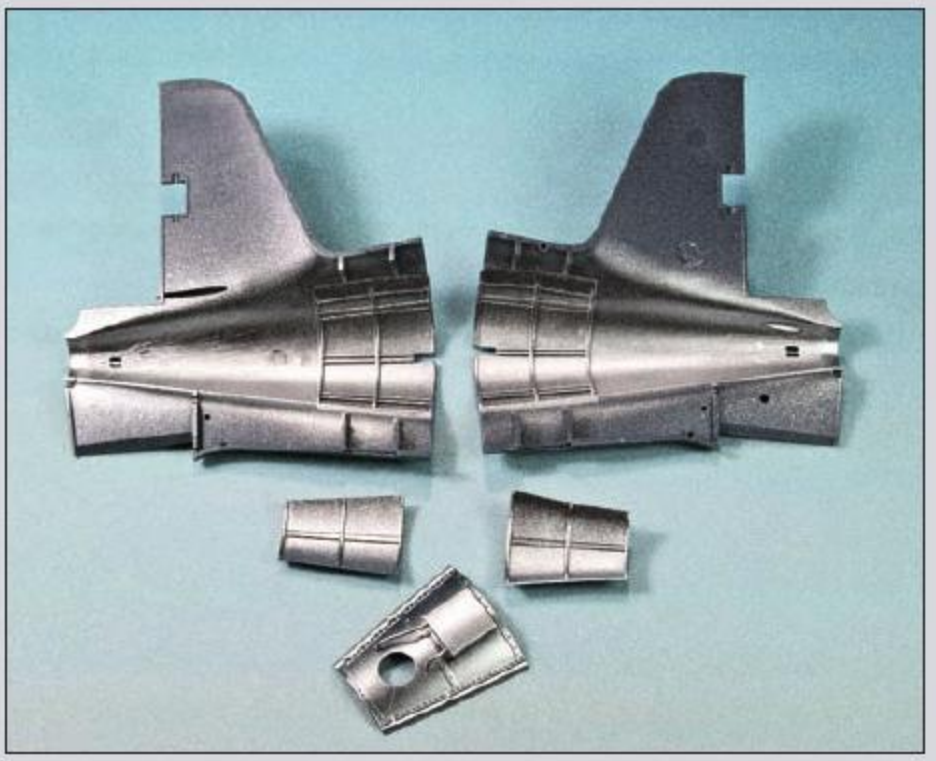


Las partes centrales del fuselaje consisten en un par de mamparos unidos por un suelo, un depósito de combustible, y sobre este una pieza que era el alimentador de la munición de los cañones. El tanque central tiene un encaje un poco dificultoso, pero con lija y lima se resuelve en poco tiempo.

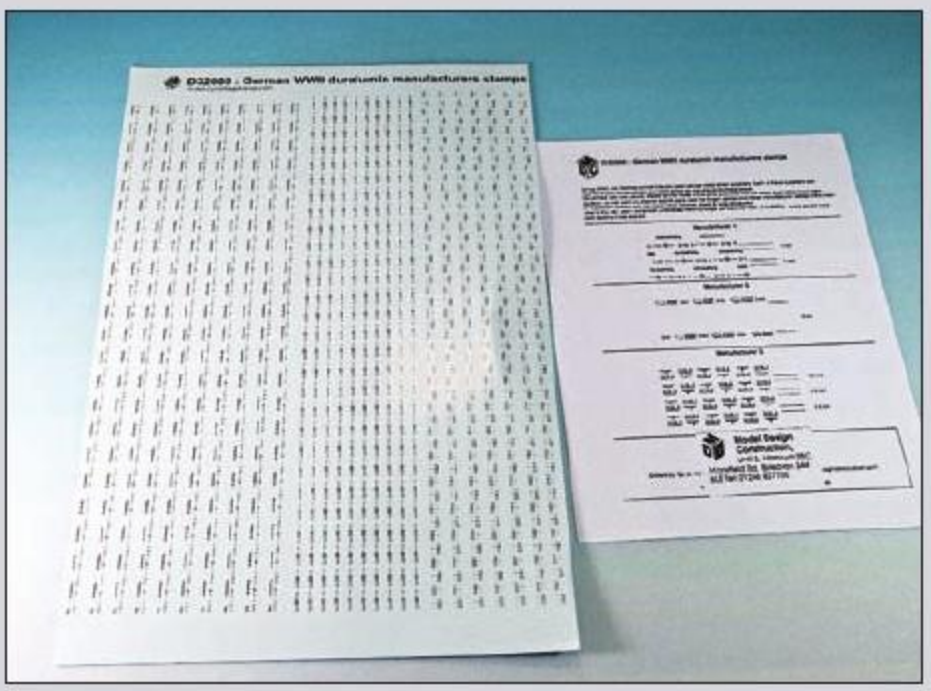
Los mamparos los pinté con RLM 02 de Gunze y el resto de piezas van en aluminio de Lara.



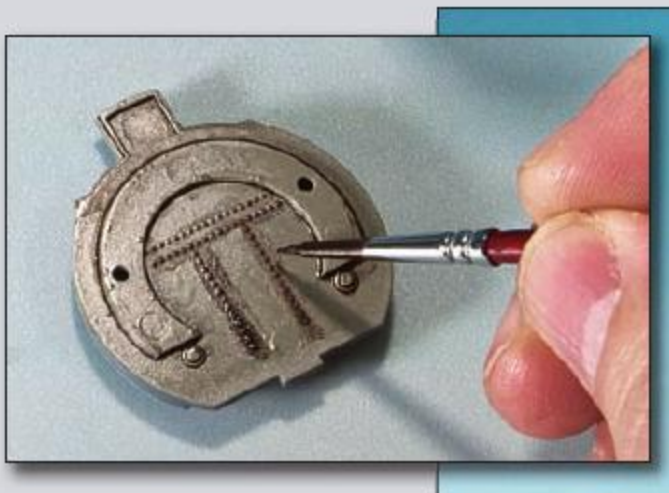
El despiece de la cola incluye muchísimos detalles por si decidiéramos dejar la misma separada del fuselaje.



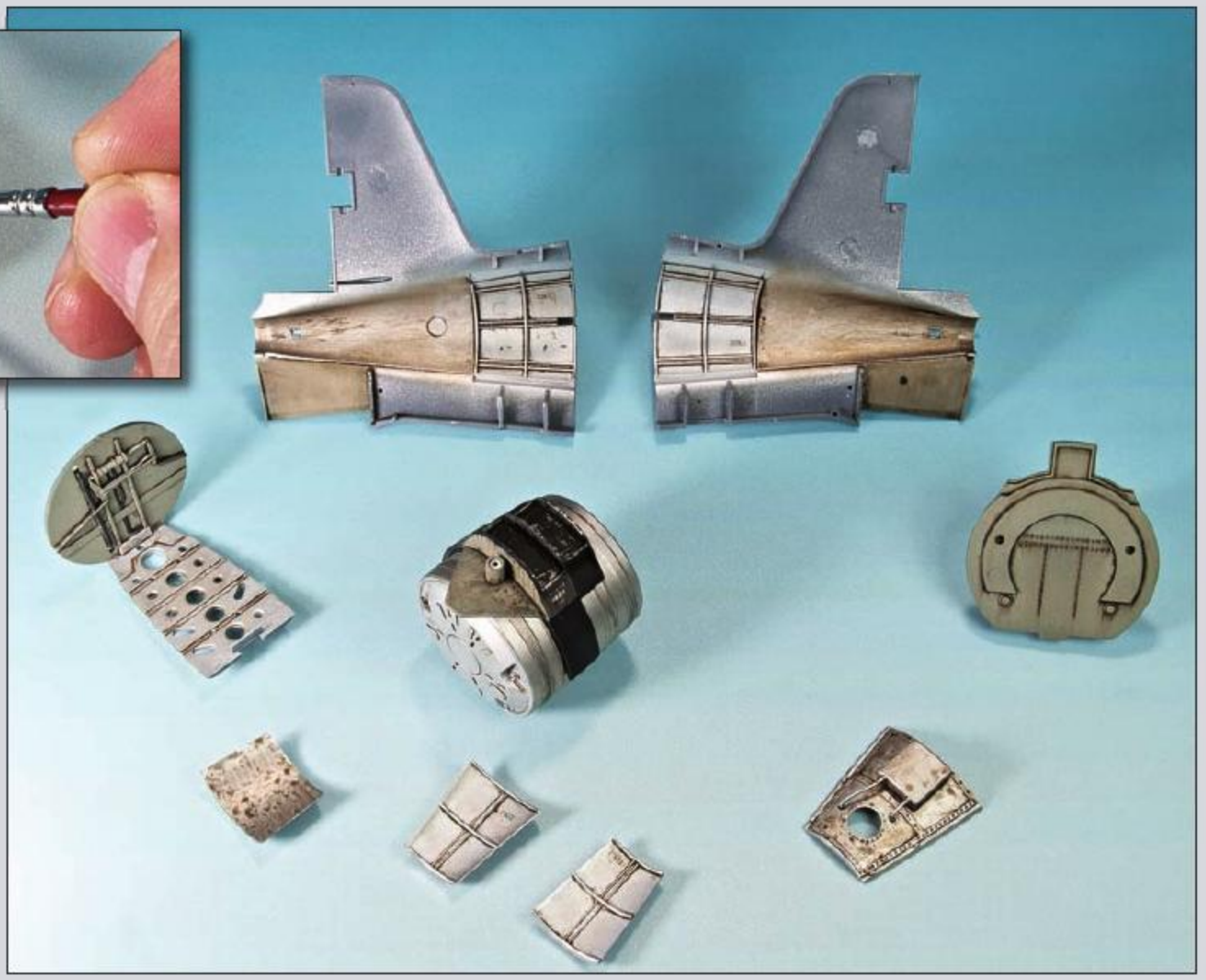
Las piezas de la cola también las pinté en aluminio de Lara.



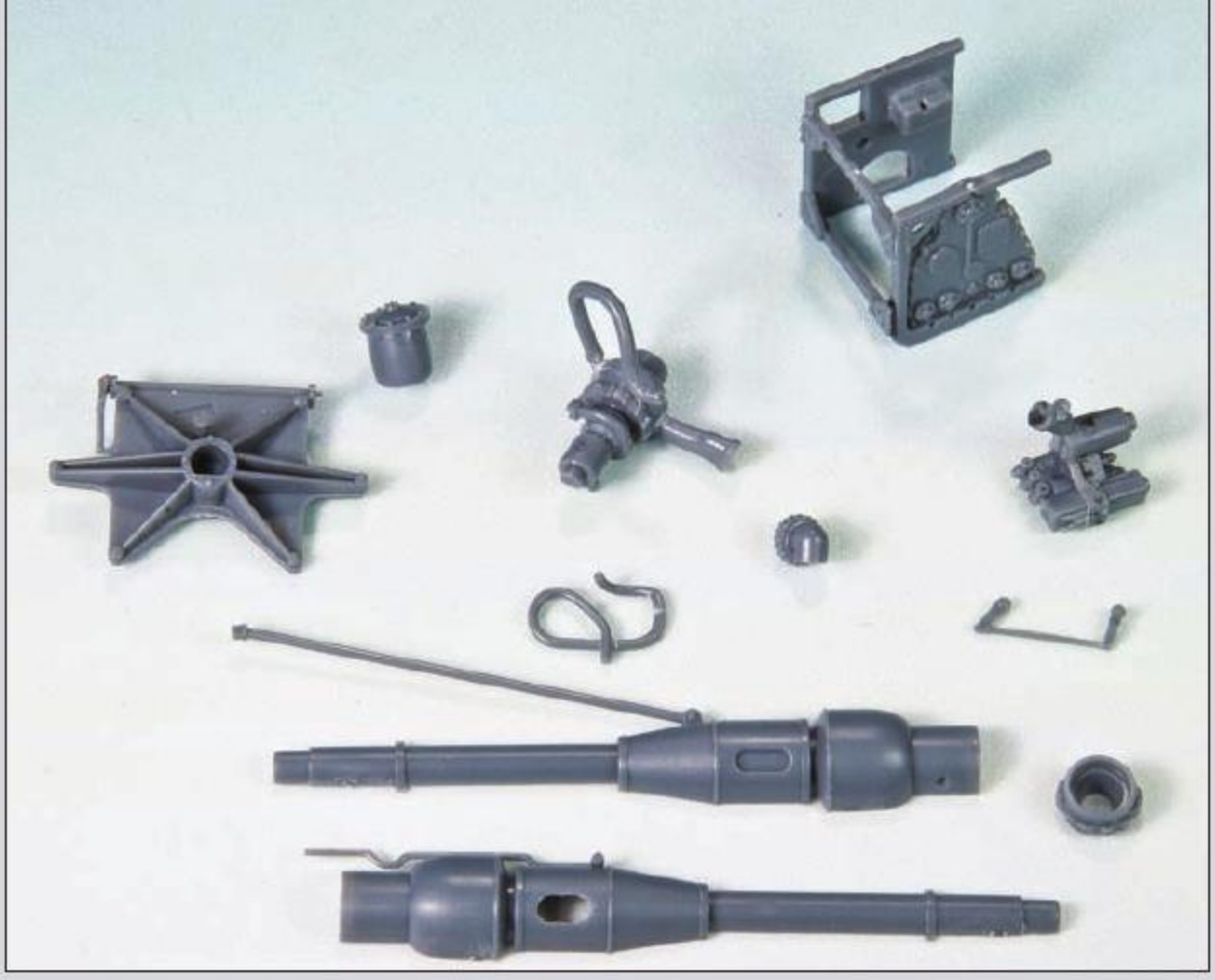
MDC tiene entre sus referencias una hoja de marcas de estampación que aplicaban los distintos fabricantes de lámina de aluminio de la época, incluyo algunas de estas marcas por aquí y por allá, para dar más sensación de originalidad a la maqueta. (muchas no se verán una vez cerrada la misma, pero sé que están ahí).



A todas estas piezas les aplico un lavado con el producto de AK.

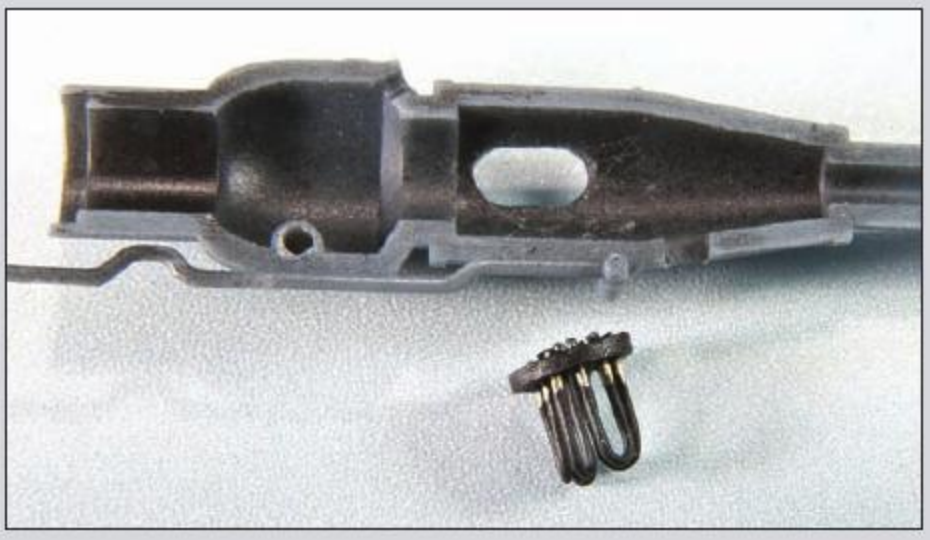


El resultado final se puede apreciar en la imagen.



El motor cohete, también tiene un despiece bastante importante, lleno de detalles, que hacen de éste una pequeña maqueta por sí mismo.

No obstante se puede mejorar un poco, abriendo los dos paneles ovalados que tiene a los lados y fabricando a scratch los tubos que alimentaban las distintas salidas de la tobera,12 en total, que en función de como se activasen proporcionaban al Komet tres velocidades distintas.



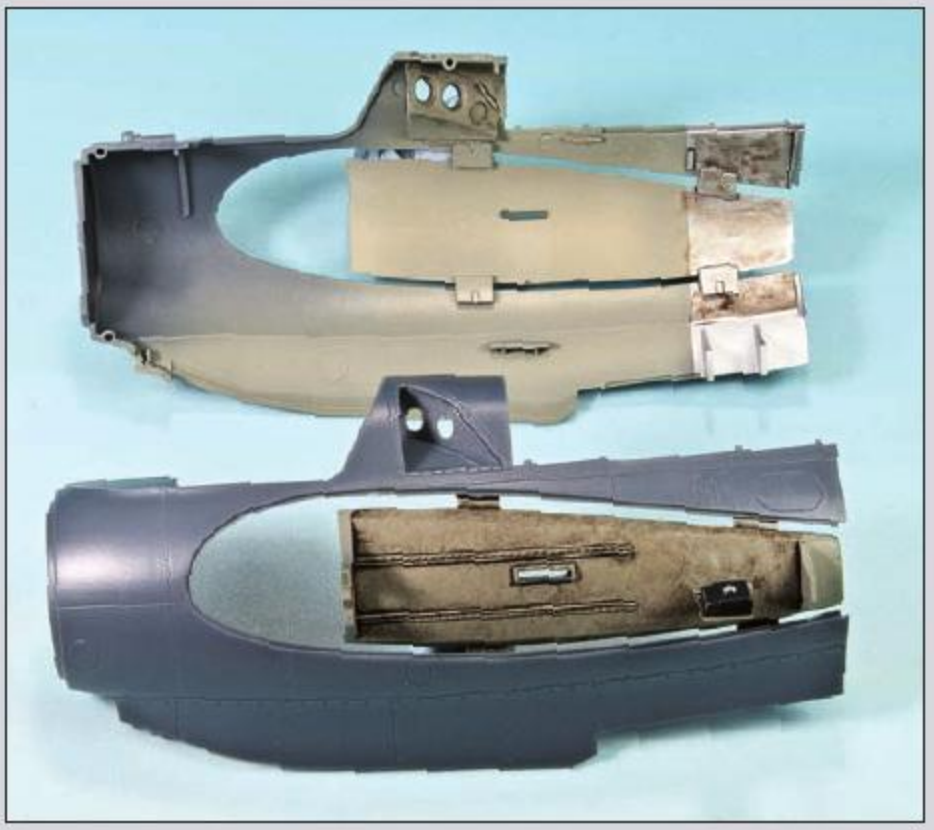
El interior lo pinto con Iron de Mr Metal Color

Con otros colores metálicos, como el Jet Exhaust y el Pale Burn Metal de Alclad II pinté la última sección de la tobera, la sección anterior a ésta, está pintada con Dark Iron de Mr Metal Color. Además con un lápiz de grafito fui perfilando los volúmenes para destacarlos.

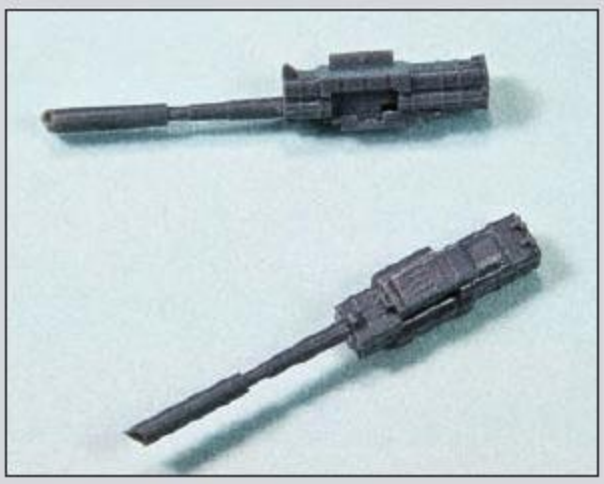
Para finalizar, aplico un lavado de Dark Wash de AK y una vez seco barnizo con Clear Kote Matte de AlcladII, que le da un acabado muy realista, como se puede apreciar en las imágenes.

Una vez listo esto, uno todas estas secciones.

La parte interior del fuselaje, así como la pared que queda por fuera de éste, que se ve desde el pozo de los cañones los traté de la misma forma que el resto de partes del fuselaje.



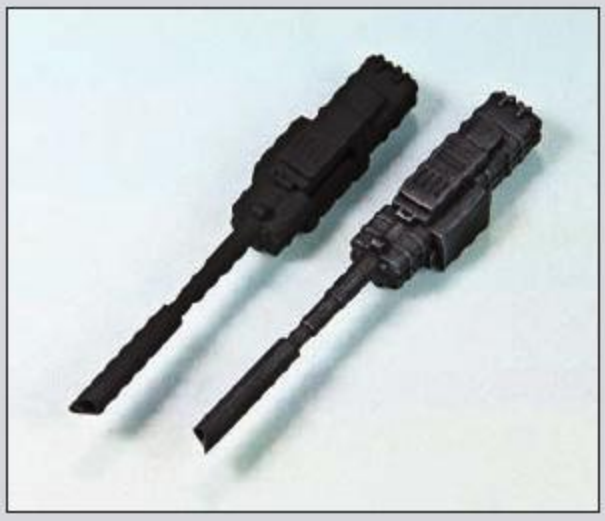
Los cañones tienen un aspecto muy pulcro, pero tienen un defecto importante, la pieza de la bocacha que está cortada en chaflán está colocada al revés, para corregirla hay que serrar la base del tubo del cañón y girarla 180º.

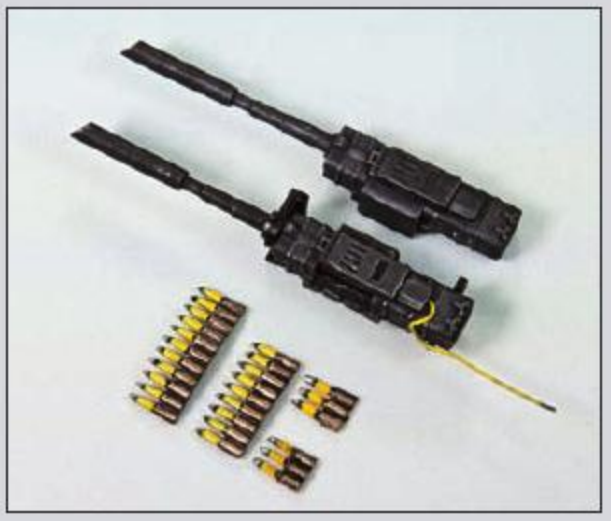


Pinto los cañones con color Iron.

Después apliqué una pequeña mano de acrílico negro de Tamiya XF-1. Posteriormente paso un pincel plano de dureza media para pulir un poco el color negro y que asome algo del metalizado inferior, quedando un acabado muy realista. (¡Gracias Villalba!).

Para finalizar hice un molde plano con un taco de plastilina para hacer más cartuchos de munición, cartuchos que reproduje con resina de poliuretano de dos componentes. Estos saldrán del fuselaje para entrar en el cañón. También añado cableado y un lavado con negro acrílico. Se puede observar en la imagen, que el cañón de la parte superior aún no tiene corregida la parte achaflanada.





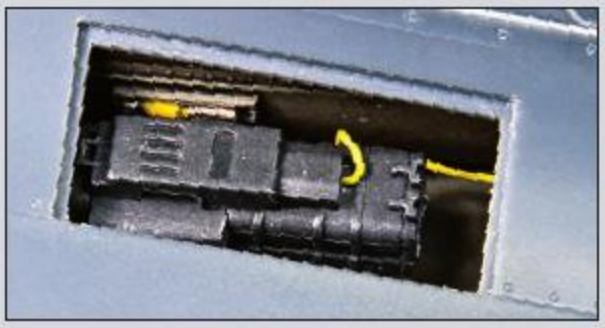
Los interiores de los flaps así como los compartimentos de los cañones con el tratamiento de pintura y lavado.

Si seguimos las instrucciones del fabricante, así quedaría el cañón, con la pieza expulsora de los casquillos pegada al fuselaje, lo que es incorrecto.

A continuación pego las piezas del fuselaje así como las alas.

Al final decidí dejar la parte de la cola cerrada. Se puede observar en la imagen, los rechupes importantes que tienen las piezas del borde de ataque a la salida.

En la parte inferior, también debo utilizar la masilla para rellenar juntas y rechupes en el plástico.



El compartimento del cañón terminado en su posición correcta y con la munición entrando al mismo.

El conjunto del parabrisas blindado, la mira de tiro y el panel de instrumentos.

El fabricante suministra unos flaps de aterrizaje en fotograbado, pero como son un poco gruesos, prefiero fabricar unos con lámina de plasticard.

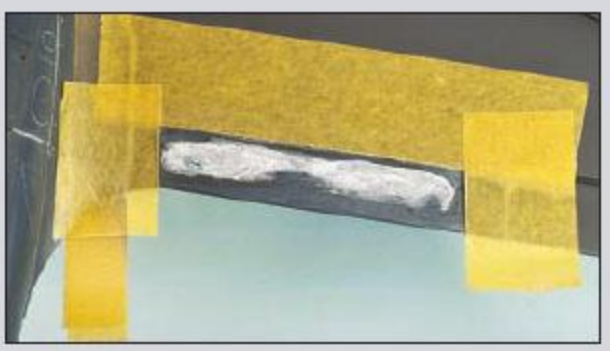
Las ruedas del kit son en goma, pero prefiero sustituirlas por las de Barracuda Cast.

Las pinto según las instrucciones del fabricante y añado detalles con tonos metalizados en esmalte de Tamiya.

EL ESQUEMA DE PINTURA

La verdad es que los esquemas que vienen en la maqueta no me atraían lo más mínimo, así que me hice un con libro de Kagero Mini-Top Colors 37, que trae el esquema que he utilizado, perteneciente a un Me 163B V53 W.Nr. 16310062 Blanco 9, volado por el Uffz. Kurt Schiebeler del 1./JG 400 basado en Brandis Alemania sobre agosto de 1944. Dicho esquema está pintado en RLM74 y 75 astillado sobre las alas, mientras el fuselaje está moteado en los mismos tonos, las superficies inferiores en RLM 76. Como peculiaridad diré que según el perfil, el el fuselaje se aprecian zonas en algunas líneas de paneles del fuselaje que han perdido la pintura y muestran el metal natural. El piloto de este aparato es uno de los pocos que pudo presumir de haber hecho algún derribo con el mismo, seis al final de la guerra.

El cristal viene separado del marco y aunque pudiera parecer de encaje dificultoso, no lo es, luego lo he enmascarado con las mascarillas de Eduard y Maskol.



Una vez pintada esta superficie, aprecié unos rechupes que tuve que rellenar con masilla, para después lijar e igualar.

Esta vez queda perfecto.

Para dar más riqueza tonal, aclaré el RLM 76 con algo de blanco y lo apliqué en algunos paneles, superficies y registros.

En la imagen se puede apreciar el resultado final.

La superficie superior de la las alas recibe el mismo tratamiento.

Para realizar el esquema astillado, recorté unas mascarillas en papel cebolla. Como el borde es semidifuso, lo separo muy poco con unas bolitas de Blue Tack.

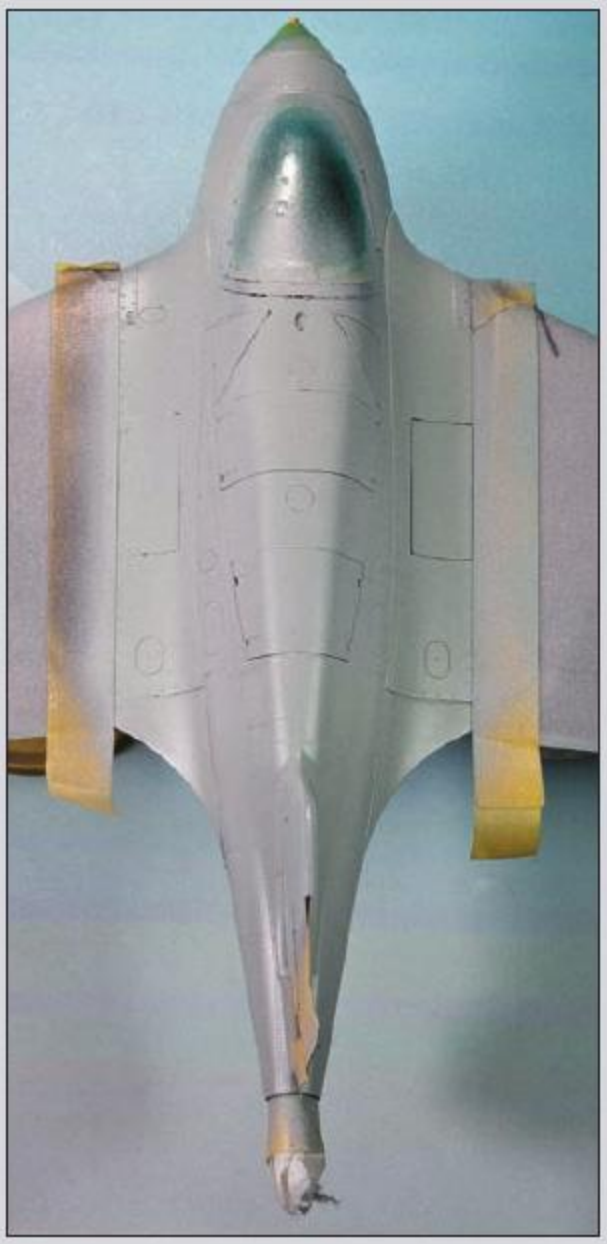
Enmascaro las alas para protegerlas y poder pintar el cuerpo del fuselaje sin miedo.

Para pintar el cono frontal en amarillo enmascaré con cinta de 0,4mm y Maskol.

El resultado es muy bueno, como se puede apreciar en la imagen.

Para podr pintar el resto del fuselaje, ahora hago al contrario que antes, enmascaro la zona pintada de amarillo.

El fuselaje estaba realizado en aluminio, por lo tanto lo pinto con Lara.

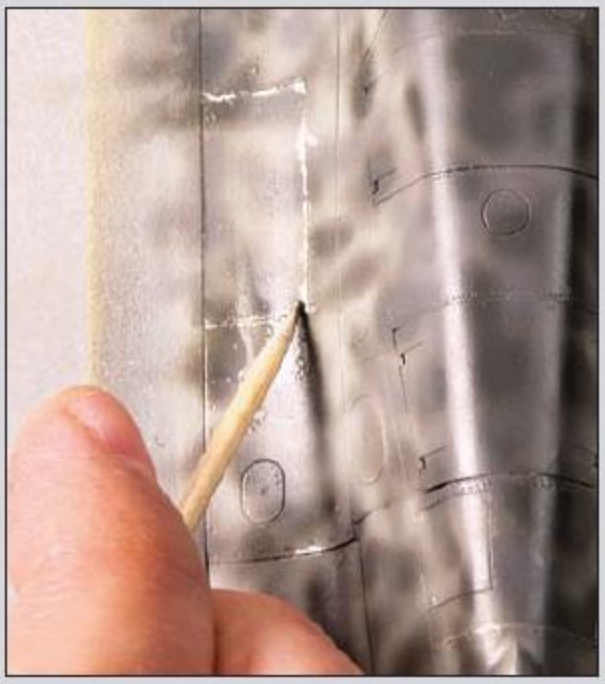


Después apliqué la técnica de la laca antes ya explicada. En la imagen el fuselaje pintado en RLM 76 de Gunze.

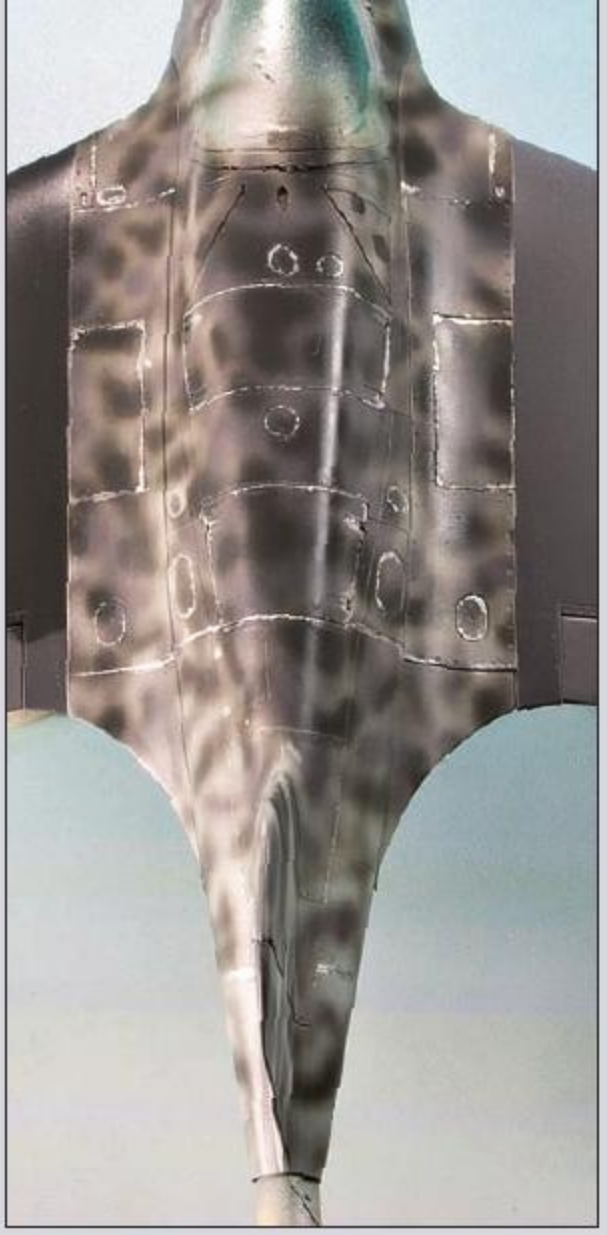
La parte superior después de arañar y raspar el color.

Apliqué un primer moteado con el RLM 75 de Gunze sobre la parte inferior.

Hago lo mismo con el color RLM 74 de Gunze.



Con un palillo afilado vuelvo a raspar algunos registros y bordes de paneles, no me importa exagerar el efecto, luego va quedar bastante integrado y suavizado con el resto de procesos posteriores.



El resultado en la parte superior.

CUADRO DE COLORES

Pinturas metalizadas:

-Dark aluminium AlcladII ALC 103
-Pale Burnt Metal AlcladII ALC 104
-Jet Exhaust AlcladII ALC 113
-Aluminio VSN pinturas
-Iron Mr Metal color 212
-Dark Iron Mr Metal Color 214
-Barniz Klear Kote Matte Alclad ALC 313

Camuflaje:

-Superficies inferiores: RLM 76 Gunze H-417
-Superficies superiores: RLM 74 Gunze H-68
-Superficies supeiores: RLM 75 Gunze H-69

Lavados:

-Wash Dark Brown AK interactive AK 045

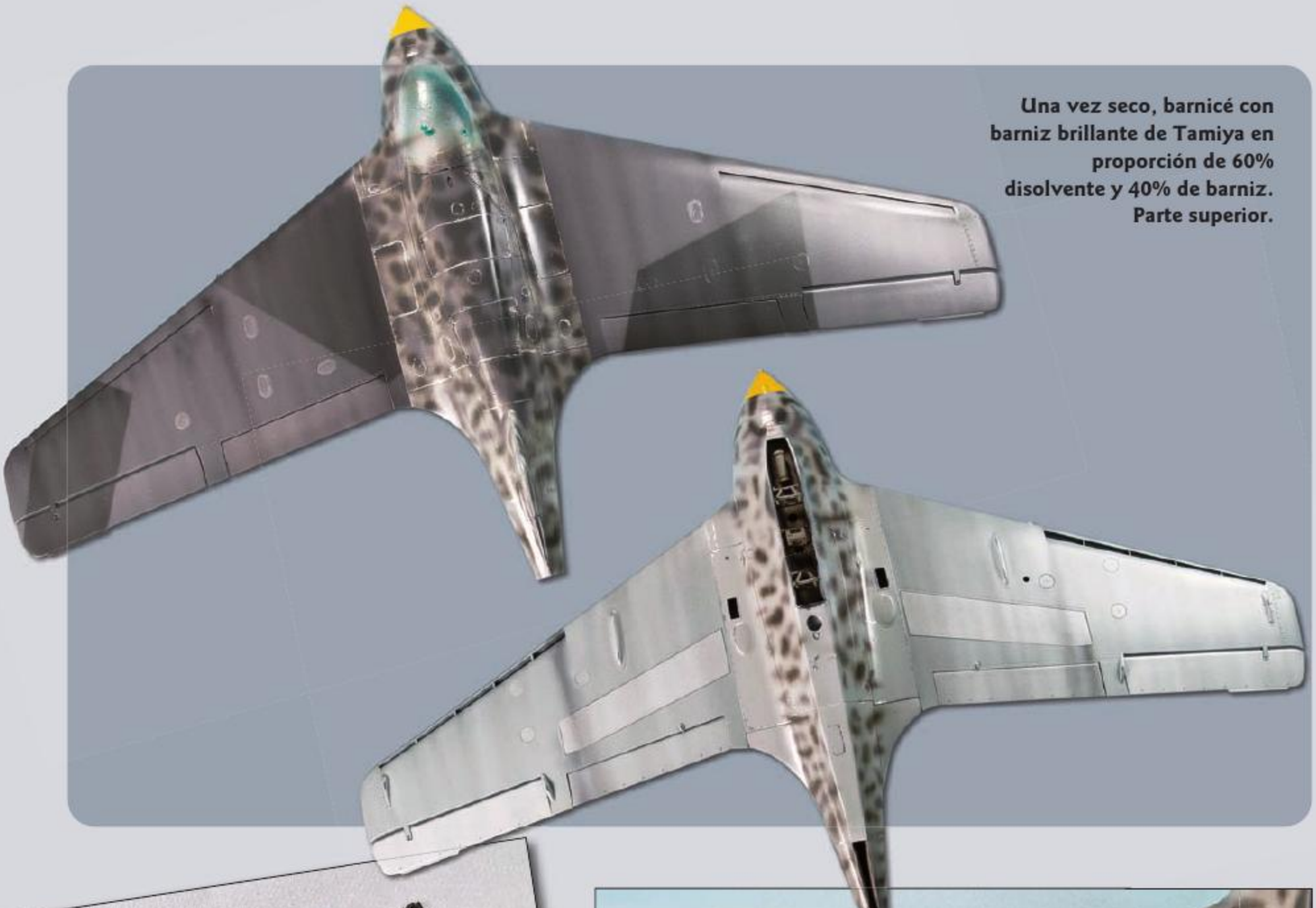
Pigmentos:

-European Earth AK interactive AK-042

BIBLIOGRAFÍA

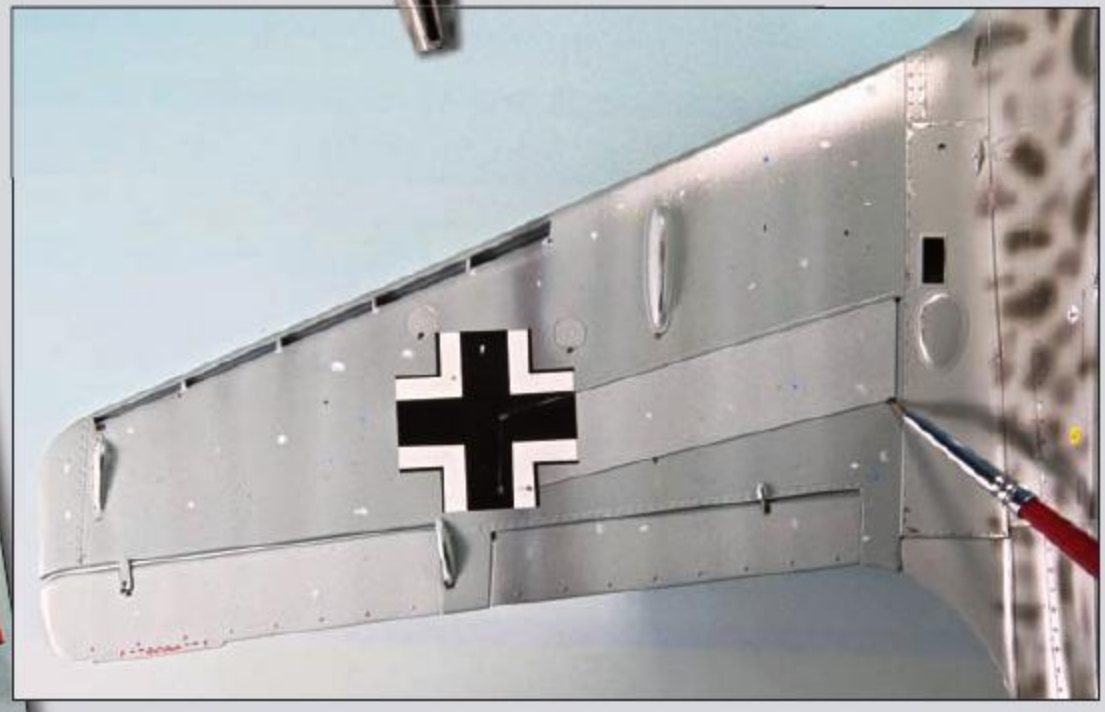
- Messerschmitt Me 163 Komet – Mushroom Model Publications – Orange Series No 8111
- Messerscmitt Me 163 & Heinkel He 162 – Aerodetail 10
- Last Hope of the Luftwaffe: Me 163, He 162, Me 262 – Kagero – MiniTopColors 37
(este último incluye calcas para todos los modelos en 1/72, 1/48 y 1/32).

Para iniciar los efectos de desgaste sobre las alas que eran de madera, con el tono más claro del camuflaje mezclado con blanco aerografío en la dirección del flujo del aire. Después hago lo mismo con negro mate de Tamiya muy diluído. Ambas mezclas al 90%.

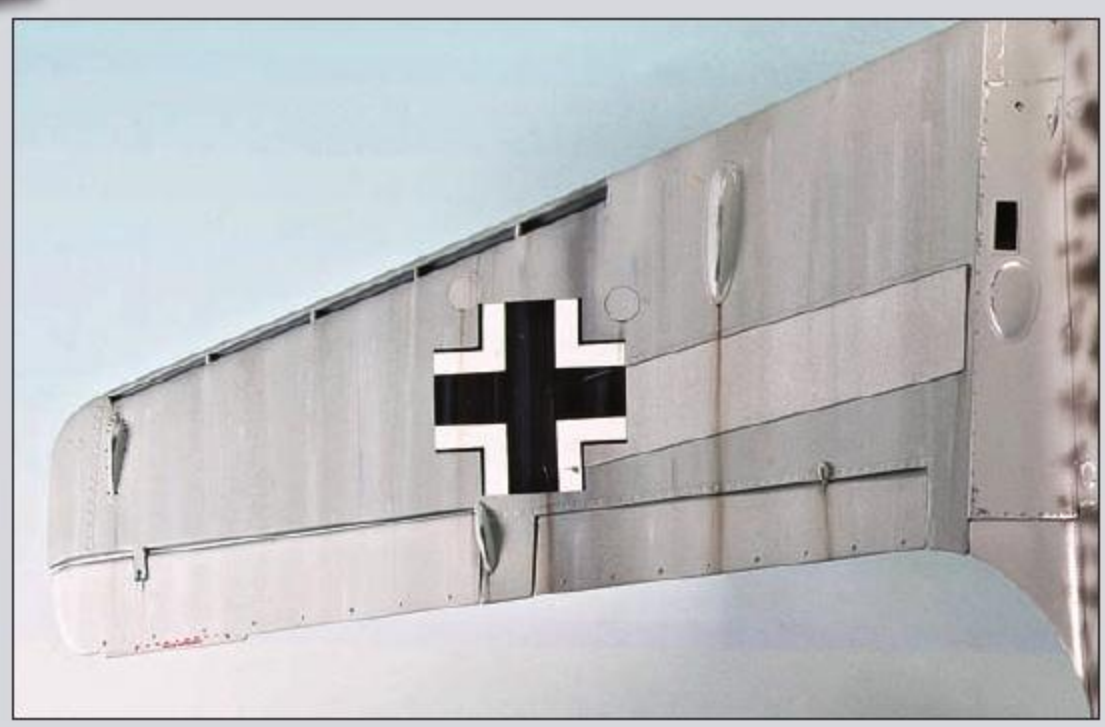


Una vez seco, barnicé con barniz brillante de Tamiya en proporción de 60% disolvente y 40% de barniz. Parte superior.

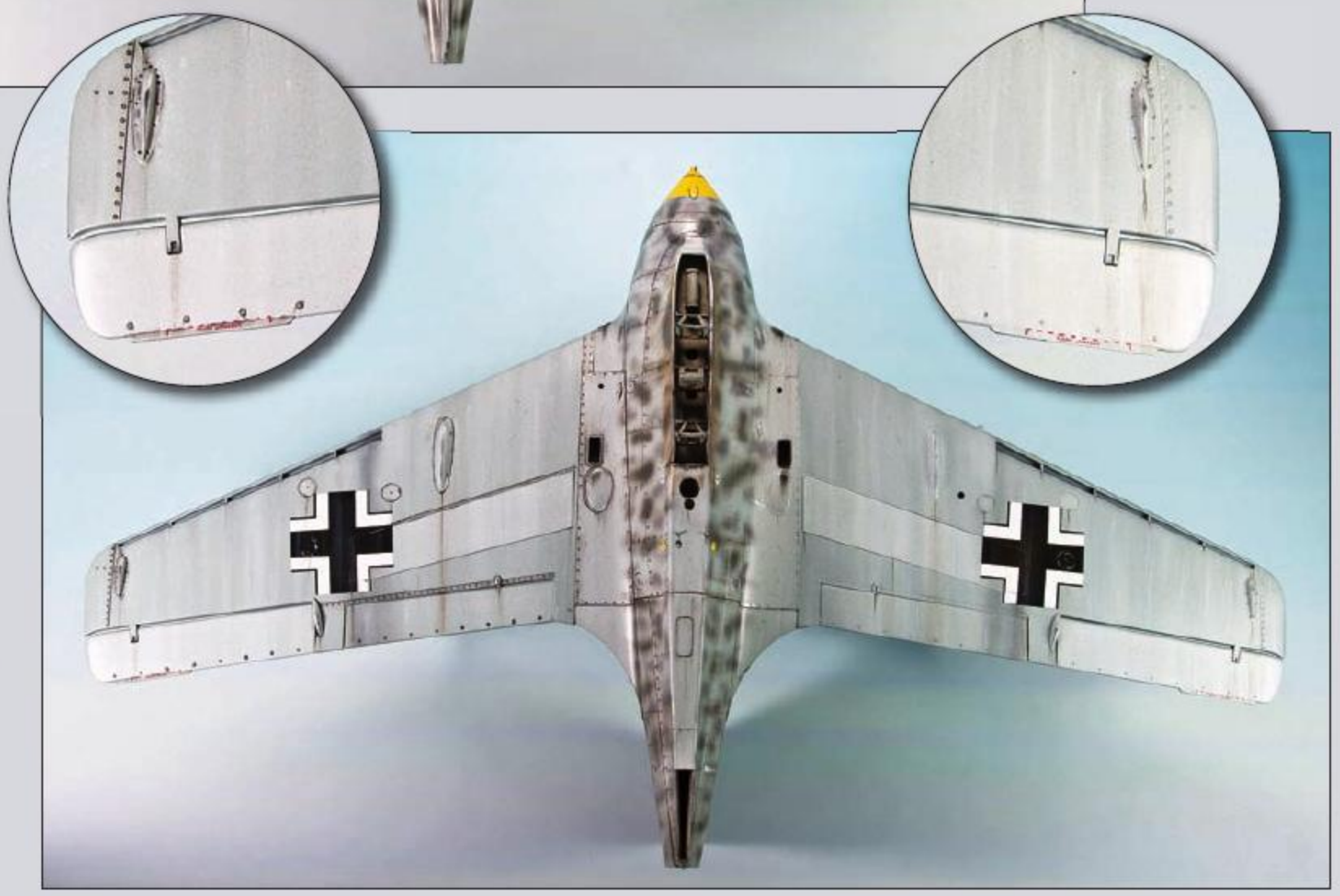
Con varios tonos de óleos de AK y Titán, doy pequeñas puntadas por toda la superficie, previamente humedecida con disolvente de Humbrol para esmaltes.



Una vez hecho esto, con un pincel plano humedecido en el mismo disolvente, voy fundiendo los óleos en la dirección del flujo de aire.



El mismo efecto sobre la superficie superior del ala. Se aprecia muy bien la diferencia entre el ala izquierda trabajada con óleos y el ala derecha con el color base.



Es el momento de aplicar un lavado por todos los recovecos, bisagras y registros con Dark Wash de AK, para resaltar todos los volúmenes y líneas de paneles. Apreciar nuevamente la diferencia entre el ala izquierda con el lavado realizado y la derecha sin el.

Posteriormente y para finalizar, una vez secos los óleos, barnizo las alas con barniz mate de poliuretano de Vallejo, que da un acabado muy mate. El fuselaje lo barnicé con una mezcla de mate y satinado de Vallejo, más adaptado al material del que estaba hecho el mismo.

ZOUAVE

Poisson 1866

Durante este último año he empleado una gran parte de mi tiempo a modelar varias figuras para poder completar el display que tenía pensado llevar a Stresa-Italia dentro del marco de la WorldExpo 2014, algunas de ellas se han quedado en el tintero por falta de tiempo y otras las he rescatado de mi "banco de proyectos" para poder acabarlas a tiempo. Bien esta es una de esas figuras de hecho estaba a medio hacer desde hace mucho más tiempo del que me costaría admitir.

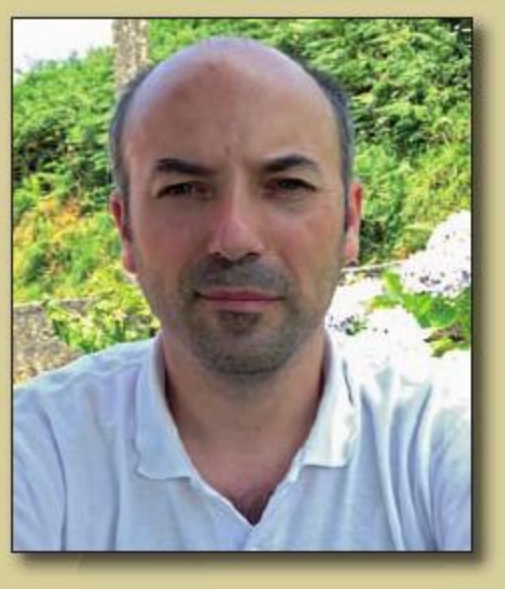
Animado por varios amigos que esculpían con Fimo miniaturas de fantasía para producir en metal o resina me decidí a experimentar con el modelado de masillas polimericas o horneables; en este caso me decidí por Fimo classic, aunque los explicado en este artículo es extrapolare a masillas como Sculpey, Supersculpey firm grey, etc.

Tras una primera aproximación sobre un busto de fantasía me decidí a modelar una figura en 54mm y así valorar por mi mismo lo que implicaba el uso de esta masilla y tratar de conocer sus peculiarides, ventajas y defectos a la hora de realizar piezas únicas o bien comerciales.

El primer paso difiere bastante de cuando el modelado lo realizo con Milliput, normal-

S.W.A.

mente selecciono el sujeto/pose, articulo el maniquí hasta que el resultado es satisfactorio y lo fijo añadiendo más masilla que dejo secar para proceder con nuevas aplicaciones y añadir volúmenes o detalles que o bien elimino o suavizo con pinceles, cuchillas y lijas. Es en este momento inicial cuando nos encontramos con una primera peculiaridad a tener en cuenta ya que como no podremos manipular la figura hasta casi la finalización del modelado; la figura solo se endurece tras ser cocida en un horno, es necesario anclar lo mejor posible mediante pernos o tiradores la anatomía a la base de trabajo, en este caso un tapón de corcho que nos facilite el trabajo a realizar. Debemos tener en cuenta que este tipo de masillas no se adhieren a otra superficie con facilidad como ocurre con el Milliput, Duro, Magic sculp, etc por lo que es necesario emplear un pequeño truco consistente en recubrir el esqueleto de alambre con una primera capa de Duro (masilla verde) u otro material que facilite el la unión del Fimo sobre la superficie del esqueleto. Salvado este pequeño inconveniente llega la diversión, modelar por modelar teniendo en cuenta nuestra habilidad como límite, dar rienda suelta a nuestra capacidad de observacion y experimentación, trabajar con todo tipo de herramientas, etc. Y es que sin duda el



Juan C. Avilas Ribadas

¿Que se puede decir de una publi ión que alcanza 250 números publicados?: Por mi parte simplemente GRACIAS con mayúsculas.

Gracias por que fuisteis vosotros con esta publicación quien me animó a empezar de nuevo en este hobbie. Gracias por darme a conocer a gente tan importante para este hobbie como todos los que habéis formado y formáis parte del equipo de esta revista. Gracias por hacerme preguntar sobre quien estaba detrás de cada obra de esta revista muchos de ellos grandes amigos ahora. Gracias por haber contado conmigo en vuestros artículos. Y gracias por vuestro entusiamo y dedicación a pesar de las dificultades y por haber llevado a mi casa tantas obras, dioramas, figuras, vehículos, novedades, concursos, etc que de otra forma nunca habrían traspasado mi puerta para quedarse. Simplemente gracias y un gran abrazo.

hecho de que la masilla no endurezca hasta que nosotros queramos supone una gran libertad para el escultor ya que permite abocetar la figura desde un inico completamente o bien por partes, añadir volúmenes o quitarlos a antojo o realizar el detallado de la pieza con gran finura, además de realizar cuantas correcciones queramos sin tener que perder un minuto aunque como contrapartida es necesario no perder de vista las proporciones y dimensiones de cada segmento corporal.

Tras completar el modelado casi en un 90% decidí pasar a otra de las peculiaridades de este tipo de masillas: "el horneado". Como os había dicho este tipo de masilla actualizan en presencia de calor endureciendose. Por esta razón es necesario cocer la figura en un horno de los utilizados normalmente en casa o similar unos 30min. a 130ºC. Este paso es muy importante ya que un exceso de temperatura podría arruinar nuestro trabajo por completo y una baja temperatura podría provocar que la pieza no catalice lo suficiente y el endurecido de la misma se vea comprometido con consecuencias tales como que se rompa con facilidad o que si tratamos de pintar sobre el original la pintura se satine a pesar de nuestros esfuerzos al ex sudar el catalizador. Por esta razón normalmente precaliento el horno con un termómetro en su interior, cuando este alcanza la temperatura adecuada introduzco la pieza a cocer.

Dos detalles a tener en cuenta antes de lanzarnos al frenesí Masterchef. Pasados los 30 minutos de cocción no debemos abrir el horno inmediatamente ya que el contraste de temperaturas podría resquebrajar la pieza o piezas a cocer y que a pesar de que me gusta completar todo lo que puedo la figura antes de esta parte, existe la posibiliad y en ocasiones la necesidad de realizar varias cocciones por motivos lógicos de modelado en una única figura sin ningún tipo de problema siempre y cuando se respeten las indicaciones de cada fabricante.

Tras este paso la figura prácticamente estaba finalizada en lo que se refiere al modelado, si bien en esta ocasión completé la figura añadiendo detalles como la barba, la borla del gorro o las formas sobre la chaqueta con Duro aprovechando una de sus mejores cualidades: la elasticidad. Finalmente quedaba por realizar el fusil empleando como base una aguja hipodermica y Milliput para poder tra-

De esta forma está modelado el pantalón típico de zuavo siguiendo la ilustración de V.A. Poirson en la vista frontal y completandolo en la parte trasera siguiendo las formas anatómicas del modelo o la caída de cada prenda. Tras partir de un volumen general fui realizando endiduras o añadiendo más masilla fresca en pequeños churros que fundía sobre lo anterior con un pincel humedecido en aceite johnson o un pincel de goma para crear los pliegues. La figura avanzó a buen ritmo en poco tiempo completando los distintos elementos de abajo arriba y desde interior al exterior pasando por fajín, camiseta, chaqueta, cabeza, gorro, etc. Una cosa importante es que debemos proteger la figura de posibles suciedades o desperfectos guardándola de una sesión a otra de trabajo en el interior de un recipiente cerrado tipo tupper o similar evitando que se deposite polvo sobre la masilla fresca o bien que lleve algún golpe que estropee el trabajo realizado.

bajar con lijas de agua la forma del fusil chasepot.

A través de esta figura aprendí y experimenté muchas cosas que nunca había hecho hasta el momento a pesar de haber modelado ya unas cuantas piezas tanto originales como comerciales y si bien mi primera intención era realizar una figura original, ciertos temores y dudas sobre el acabado de la pintura me llevaron a plantear la posibiliad de salvar el original en una pieza de producción empleando como medio resina de alta calidad, para ello decidi solicitar la ayuda de Big Child Creatives desde donde me aconsejaron sobre los pasos a seguir para poder sacar esta figura con la máxima fiabilidad de reprodución. Finalmente decir que la figura que aquí veis es una de esas copias de resina y que gracias al apoyo incondicional del equipo de Áurea Domus Miniaturas cerramos el ciclo creación, decoración y producción de esta miniatura.

SETS DE LA 1ªGM

LOS AUTÉNTICOS COLORES DE CAMUFLAJE DE LA 1ªGM

Set de pintura acrílica para **vehículos franceses desde 1916 hasta 1940.** Incluye los seis tonos más comunes usados por el Ejército Francés, con Efecto de Reducción de Escala que nos permitirá conseguir el color adecuado en nuestras maquetas.

SET COLORES DE CAMUFLAJES FRANCESES DE LA 1GM Y 2GM

Set para pintar vehículos franceses desde 1916 hasta 1940.
6 botes de 17ml. **A.MIG-7110**

Pinturas acrílicas de base agua para pintar **vehículos británicos y alemanes de la 1GM**. Incluye los colores:

- **A.MIG-077, A.MIG-078** y **A.MIG-079** para vehículos alemanes.
- **A.MIG-074** para la mayoría de los vehículos británicos durante la 1GM.
- **A.MIG-074, A.MIG-075** y **A.MIG-076** para el británico esquema de pintura Solomon desplegado en Europa.

SET DE COLORES BRITÁNICOS Y ALEMANES DE LA 1GM

Colores exactos británicos y alemanes. 6 botes de 17ml.
A.MIG-7111

NUEVOS AIR WEATHERING SETS

AVIONES Y REACTORES METÁLICOS

Set de lavados para los paneles de los aviones y reactores en metal natural. Incluye 3 colores de la gama Panel Line Wash que nos permitirán perfilar fácilmente dichos aviones con diferentes tonalidades en cada área. También útiles para los motores a reacción, toberas y sistemas hidráulicos. Incluye los colores:

***A.MIG-1602** PLW Deep Grey*
***A.MIG-1617** PLW Blue Black*
***A.MIG-1618** PLW Deep Brown*

AVIONES SOVIÉTICOS DE LA 2GM

(Camuflajes verdes y negros)

Set de lavados para los paneles de los cazas Soviéticos durante la 2GM. Incluye 3 colores de la gama Panel Line Wash que nos permitirán perfilar fácilmente dichos aviones:

***A.MIG-1612** PLW Green Brown*
***A.MIG-1615** PLW Stone Grey for Black*
***A.MIG-1619** PLW Blue Dirt*

www.migjimenez.com

/MigJimenez

THE WEATHERING MAGAZINE

Stahlhelm Serie Sets

PASO A PASO DE JAUME ORTIZ INCLUIDO

Stahlhelm Serie es una colección de miniaturas e instrucciones de "Heroes & Villains Miniatures" y estuches de pintura de Acrylicos Vallejo.

3 NUEVOS AFV PAINTING SYSTEM SERIES!

Colores para aerografía, graduaciones de luces, sombras y volúmenes.

US Vietnam Olive Drab
Art. 78412

NATO Armour Colors
Art. 78413

German Camouflage 1943/44
Art. 78414

www.acrylicosvallejo.com

Síguenos en:
/vallejocolors

vallejo